

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 3 JUNI 1913.

Ontwerp van wet houdende afwijking van de wet van 23 Augustus 1899, waarbij de Regeering gemachtigd werd tot het samensmelten der vergunningen van de in de Brusselsche agglomeratie gelegde tramwegen (¹).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (²) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **WAUVERMANS**.

MIJNE HEEREN,

De overeenkomst tusschen den Belgischen Staat, de stad Brussel en de Naamlooze Vennootschap « Les Tramways bruxellois » strekt om rechtstreeksche tramgemeenschap te hebben tusschen het centrum van de hoofdstad en de vroegere voorsteden, thans ingelijfd bij het grootere Brussel.

Deze snelle gemeenschap beantwoordt aan eene hoogstdringende behoefte, nauwelijks enkele jaren geleden niet te voorzien. Door het uitwijken van de plattelandische bevolking naar de steden verhoogde in de eerste plaats den huurprijs van de huizen in de kom der stad en werden de gronden het best benuttigd door het optrekken van hoge gebouwen. Zij die vreemd bleven aan handel en nijverheid, werden het eerst verdrongen. Later zochten handelaars, beambten, nijveraars, beurs- en financie mannen verre van het koortsachtige handelscentrum naar meer gezonde en gerieflijke woningen.

In al de groote steden hebben gemeentebesturen af te rekenen met den aanzienlijken toeloop naar het centrum, en de versperring hierdoor teweeg-

(¹) Wetsontwerp, n^o 107.

(²) De Commissie, voorgezeten door den heer VERHAEGEN, bestond uit de heeren BERTRAND, DALLEMAGNE, DE MEESTER, LEMONNIER, THEODOR en WAUVERMANS.

gebracht zelfs in de breedste gemeenschapswegen, thans nog slechts ontoereikende, nauwe gangen. De wijze van verkeer is gansch anders geworden. Het logge rijtuig werd vervangen door het lichte, dat de plaats moest ruimen voor de autobus, weldra voorbijgesneld door den autotax die, op zijne beurt, den luxe-auto wil voorbijrijden : het geldt hier het verschil van snelheid gepaard met al de moeilijkheden om « elkander vóór te rijden » : Daarbij komt nog de toeneming van den omloop, hieruit voortspuitend, dat de motorwagens het rijden vermenigvuldigden : er werd berekend dat, zoo het aantal rijtuigen verdubbelde, er viermaal meer werd gereden : de mechanische trekdienst, die wel snel doch ook belemmerend en gevaarlijk is, vergt het breedste gebied voor zijne verkeerswegen. Op sommige uren van den dag of bij sommige plechtigheden is alles belemmerd en gestremd.

Dat konden onze vaders niet voorzien. Enkele jaren geleden wisten sommige gemeentemagistraten niet te willen.

Thans zouden er millioenen noodig zijn om het hulpmiddel toe te passen; vergoedingen toegekend door de rechtbanken voor de jongste onteigeningen dwingen tot verdaging — wellicht voor onbepaalden tijd — van ontwerpen die nochtans onbetwistbaar nut zouden opleveren voor het verkeer te Brussel, als daar zijn de verbreeding van den toegang tot de Louizalaan en het vernieuwen van het kruisplein tusschen de Bergstraat, den Magdalenasteenweg, de Grasmarkt en de Heuvelstraat, alsmede dit tusschen de Ridder-, de Leopold- of de Oudekleerkoopersstraat.

Men vindt niets anders dan lapmiddelen. En zoo deze niet meer volstaan, hoeveel zal het dan kosten om eene degelijke oplossing te erlangen?

*
* *

Uit het onderzoek van de u voorgelegde overeenkomst is ten duidelijkste gebleken welke bezwaren deze toestand oplevert. De handelaars en bewoners van straten waar lijnen liggen voor trams voor gemeen vervoer die niet kunnen ontsporen, klagen met den dag luider : het toevoeren van koopwaren in sommige magazijnen, het oponthoud van hunne voertuigen of van die hunner klanten is nagenoeg onmogelijk geworden omdat de tram gestadig langs het gaanpad rijdt. Smalle straten zijn gestadig belemmerd. De reglementen verleen een voorrecht aan den tram en bekrachtigen het door middel van strafbepalingen.

Hoe groot ook het hinderlijke moge wezen, moet men toch erkennen dat bijzonder belang het veld moet ruimen voor het algemeen belang.

Zij die thans het bitterst klagen, zouden het nog meer doen, mocht men de tramwegen der naburige straat afschaffen of zelfs zoo men hun eene andere oplossing voorstelde dan de tramlijn aan den overkant der straat te leggen !

Waar geen eenig tramnet bestaat, met eengemaakt vervoer, aansluiting, tarieven en prijzen, een ideaal net, dat slechts ineens kan aangelegd worden

moet men zich wel neerleggen bij de minst nadeelige of onredelijke oplossingen.

Nopens de voorgestelde richting om de hogere stad met de benedenstad te verbinden, zijn zeker schijubaar gerechtigde tegenwerpingen gemaakt en voorzeker zal hare volvoering talrijke klachten verwekken.

Daar de opgaande en de afgaande lijn twee verschillende richtingen volgen, is het niet meer dan redelijke dat zij zoo dicht mogelijk naast elkander liggen.

Bij de voorgestelde richting wordt die vereischte over het hoofd gezien. Sommige punten zullen niet worden bediend of slechts na eindeloze omwegen : een inwoner van de Noord-Oosterwijk die naar de Gretrystraat wil of zelfs naar de Beurs, zal daar veel spoediger geraken zoo hij afstapt aan de Arenbergstraat, dan wel als hij met de tram voortrijdt.

Anderdeels schijnt de richting der lijn volstrekt afkeurenswaardig, zoo zij schuins door het benedengedeelte van de Arenbergstraat loopt, het op of afdalend verkeer in deze drukbezochte straat stremt door eene zeer korte bocht in den Warmoesberg, om al de rijtuigen van de Brusselsche Tramwegen op de sporen van de Economiques te brengen. Eene zelfs tijdelijke belemmering op dit kruispunt of op deze nauwe vereenigingspunten, het slecht werken van een spoorwissel, het minste bezwaar bij het veranderen van drijfkracht op een weg bestemd voor talrijke diensten, zou volstaan om al de lijnen te ontredderen.

Deze richting is buitengewoon lang : zij maakt talrijke kronkelingen rond de Hallenwijk.

Vele leden der Commissie waren van oordeel dat dit euvel gemakkelijk te vermijden was, zoo men den kronkelweg, in de overeenkomst aangenomen, verving door eene lijn, rechtstreeks afdalend langs de Riddersstraat.

Zij dachten ook dat men een vergelijk had kunnen treffen, gunstig aan het algemeen belang, door wijzigingen aan de rechten die, door de huidige overeenkomst, aan de beide partijen worden verleend.

Zoo men den weg had kunnen inkorten, dan had men van de Tramwegmaatschappij kunnen bekomen dat, voor het rijden over den boulevard, de onderaardsche electriciteits-leiding den trolley zou vervangen ; men kon, trouwens, bij haar doen gelden dat de besparing van tijd en werk de verzaking aan dat door de overeenkomst toegestaan voordeel rechtvaardigde.

De verdragsluitende partijen hebben onderzocht of dergelijke oplossing mogelijk was. De Staat en de Brusselsche Tramwegen scheenen daartoe geneigd, doch de stad Brussel verklaarde, dat zoo deze richting een middel om beterswil was, het natuurlijk niet mogelijk was eene tramlijn door de Ridderstraat te leggen, en er geene andere oplossing bestond dan die waarmede de stad zich hoefde te vereenigen.

Dit zoozijnde, en vermits er ondanks alle pogingen geene wijziging van de richting instemming kon vinden bij al de verdragsluitende partijen, is men wel gedwongen de overeenkomst goed te keuren zooals zij wordt voorgesteld. Het schijnt niet meer nuttig de Regeering, zooals een lid had

voorgesteld, in een toegevoegd artikel te bekleeden met de noodige macht om, bij voorkomend geval, de richting te wijzigen in den bovenvermelden zin.

De Commissie vestigt de aandacht op de talrijke verzoekschriften vragende de uitvoering der werken te bespoedigen en vooral aansluitende of aanvullende bijkomende lijnen voor de nieuwe lijn aan te leggen. Men mag deze aanlegging niet met kwellende middelen tegenhouden; voor het aanleggen van eene tramlijn moeten de gemeentebesturen niet zoozeer inzien, de gelden door den concessie-houder te betalen als het gemak voor het publiek en de meerdere waarde opgeleverd door de nieuwe bouwwerken.

Volgens de overeenkomst mag de rechtstreeksche dienst slechts geschieden door afzonderlijke drijfkrachtige rijtuigen. Verder dan de kromming der Koloniënstraat mogen geen andere rijtuigen voortgetrokken worden. Dan is het ook wenschelijk dat die drijfkrachtige rijtuigen verder kunnen rijden dan het voorziene einde der baan — het Ronde Punt — bijvoorbeeld tot de Tervuerenlaan of de groote Singellaan. Dat is, overigens, wat door talrijke stellers van verzoekschriften werd aangeduid als het eenig practisch middel om de gansche Noord-Oosterwijk en de wijk der Tervuerenlaan, voorbij de Cortenbergsche laan, met het centrum te verbinden.

*
* *

De overeenkomst is slechts eene aanvulling van die van April 1899 : het aan deze toegevoegd lastkohier blijft van toepassing in al zijne bepalingen, voor zoover de nieuwe overeenkomst er niet van afwijkt.

Daar de nieuwe concessie wordt verleend door de wetgevende macht, kan van den concessiehouder, die de bestaande lijn beheert, geene andere vergoeding worden geëischt dan die voor het gebruiken van de wegen en de electrische toerusting der banen, dezer benutting en onderhoud.

Het plaatselijk bestuur behoort uit te vaardigen de politieverordeningen tot gemakkelijk verkeer met voertuigen in eene of in de beide richtingen, in de doorloopen straten. Wel te verstaan mogen deze verordeningen niet in strijd zijn met het algemeen politiereglement van 2 December 1902 op het beheer van de door de Regeering toegestane tramwegen. Volgens dit reglement wordt de voorrang verleend aan de rijtuigen van den openbaren dienst ten aanzien van andere voertuigen en daarin is bedongen dat de leiders van om 't even welke voertuigen zooveel mogelijk moeten vermijden op de baan der tramwegen te rijden. (Art. 14.)

Een lid vestigde de bijzondere aandacht der Commissie op het ongemak voortspruitende uit die bepaling en oordeelde dat het wenschelijk ware het reglement in dat opzicht te wijzigen.

*
* *

De Commissie stelt U voor, de overeenkomst goed te keuren.

De Verslaggever,
WAUWERMANS.

De Voorzitter,
VERHAEGEN.



Chambre des Représentants.

SEANCE DU 3 JUIN 1913.

Projet de loi portant dérogation à la loi du 23 août 1899 autorisant le Gouvernement à unifier les concessions de tramways existant dans l'agglomération bruxelloise (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. WAUWERMANS.

MESSIEURS,

La convention conclue entre l'État belge, la ville de Bruxelles et la Société anonyme « Les Tramways bruxellois » tend à assurer l'établissement de communications directes par rails urbains entre le centre de la capitale et les parties de l'agglomération qui, hier encore faubourgs et campagnes, se sont incorporées pour former le plus grand Bruxelles.

Ces communications rapides répondent à un besoin dont nul ne pouvait, il y a quelques années à peine, prévoir l'intensité. Le mouvement d'exode des campagnes vers les villes, entraîna bientôt, comme premier résultat, la hausse des loyers des immeubles situés au cœur de la cité et la meilleure utilisation des surfaces bâties par la construction en hauteur. Le commerce et les affaires chassèrent d'abord ceux qui restaient complètement étrangers à leurs activités. Puis les commerçants, les employés, les industriels et tous ceux de la bourse et de la finance en vinrent à rechercher loin du centre de fièvre des transactions, des habitations répondant mieux aux exigences de l'hygiène et du confort.

Dans toutes les grandes villes se pose aux administrations communales

(1) Projet de loi, n° 107.

(2) La Commission était composée de MM. VERHAEGEN, président, BERTRAND, DALLEMAGNE, DE MEESTER, LEMONNIER, THEODOR et WAUWERMANS.

le problème né de l'afflux vers le centre et de la congestion que crée celui-ci dans les artères, grandes rues jadis, aujourd'hui couloirs insuffisants. Les modes de locomotion se sont transformés : la voiture lourde a été remplacée par le véhicule léger, qui a dû céder le terrain à l'autobus, que dépasse l'auto-taxi, que tient à devancer l'auto de luxe : c'est l'élément de différences de vitesses avec toutes les difficultés du « dépassement ». C'est encore l'augmentation de circulation résultant de ce que les véhicules ont multiplié les parcours : on a calculé que si le nombre des voitures a doublé, les parcours accomplis ont quadruplé : la traction mécanique, rapide mais encombrante et dangereuse, réclame pour son domaine la plus grande part de l'assiette des voies de communication. A certaines heures du jour, ou lors de certaines cérémonies, c'est l'encombrement et l'immobilisation.

Nos pères ne pouvaient prévoir... Certains édiles, il y a quelques années, n'ont pas su vouloir.

Aujourd'hui il faudrait des millions pour fournir le remède : les indemnités allouées par les tribunaux à l'occasion des récentes expropriations forcent à ajourner — peut-être indéfiniment — des projets qui seraient cependant d'une utilité incontestable pour les besoins de la circulation à Bruxelles : tels l'élargissement de la portion d'accès de l'avenue Louise et la création d'une artère de dégagement entre le carrefour des rues de la Montagne, de la Madeleine, Marché-aux-Herbes et de la Colline et celui des rues de l'Écuyer et Léopold ou des Fripiers.

On en est réduit à des expédients. Et lorsqu'on aura épuisé ceux-ci, combien en coûtera-t-il pour trouver des solutions.

*
* *

L'examen de la convention qui vous est soumise a mis en singulière évidence les difficultés créées par cette situation. Les commerçants et les riverains de rues dotées de lignes de transports en commun, à véhicules non déraillables élèvent des plaintes de jour en jour plus vives : l'entrée des marchandises dans certains magasins, le stationnement de leurs voitures ou de celles de leurs clients est rendu quasi impossible à raison de ce que le tramway vient continuellement longer le trottoir de leurs magasins. Il se produit à chaque instant des encombrements dans les rues étroites. Les règlements accordent le privilège de passage à ces transports et sanctionnent ce privilège de peines de police.

Si grandes que soient ces nuisances, il faut bien admettre cependant que les intérêts particuliers doivent céder devant ceux de la masse du public.

Ceux qui se plaignent le plus vivement se plaindraient bien davantage encore si l'on supprimait le tramway... de la rue voisine ; ou même si on leur proposait une autre solution que de le faire circuler... de l'autre côté de la même rue !...

A défaut du réseau de tramways unifié dans ses parcours, son régime de correspondance et de tarifs, ses prix, du réseau idéal qu'il n'est guère possible de créer que lorsqu'on l'établit en une seule fois, il faut

se résoudre à accepter les solutions les moins fâcheuses et les moins irrationnelles.

Le tracé proposé pour la jonction des villes basse et haute n'échappe point à des critiques qui semblent des plus justifiées, et il est certain que par son exécution il fournira matière à de nombreuses plaintes.

Les deux voies — montante et descendante — empruntant des parcours différents, la règle rationnelle à appliquer serait que ceux-ci soient aussi rapprochés que possible.

Le tracé proposé méconnaît cette règle essentielle. Il est des points qui ne seront pas desservis ou desservis moyennant d'interminables détours : un habitant du quartier nord-est se rendant rue Grétry ou même à la Bourse atteindra bien plus tôt son but en abandonnant le tramway rue d'Arenberg qu'en continuant son voyage.

D'autre part, le tracé de la ligne apparaît comme absolument critiquable lorsqu'il traverse en oblique cette rue d'Arenberg au bas de celle-ci, interceptant la circulation montante et descendante de cette rue très encombrée, forme une courbe à rayon très court Montagne-aux-Herbes-Potagères pour venir apporter l'afflux de toutes les voitures des services bruxellois sur les voies des chemins de fer économiques. Un encombrement même passager dans ce carrefour ou à ces points de jonctions resserrés, un simple défaut dans le fonctionnement d'une aiguille, la moindre difficulté de manœuvres au chargement de mode de traction sur une voie emprunté par de très nombreux services : il n'en faudra pas davantage pour amener le désarroi sur toutes les lignes.

Ce tracé est particulièrement long : il force le voyageur à de nombreux méandres derrière le quartier des Halles centrales.

Il a semblé à plusieurs membres de la Commission que l'on aurait pu fort aisément remédier à ces critiques, en substituant au tracé tourmenté que la convention adopte celui sur le droit en descente de la rue de l'Écuyer.

Il leur paraissait aussi que l'on aurait pu arriver à un accord favorable aux intérêts du public par des modifications aux droits que la convention actuelle concède aux deux parties.

Si l'on avait pu rallier l'itinéraire l'on aurait pu solliciter de la compagnie des tramways la substitution du caniveau au trolley à la traversée du boulevard, en faisant valoir auprès d'elle que l'économie de temps et de manœuvres justifiait l'abandon de cet avantage que la convention lui concède.

La possibilité de réaliser cette solution a été recherchée auprès des parties contractantes. L'État et la Société des Tramways bruxellois ont paru, en ce qui les concernait, disposées à l'accepter. Mais celle-ci a rencontré de la part de la ville de Bruxelles la déclaration que, si le tracé qui vous est soumis constituait un pis-aller, il était absolument impossible de songer à faire passer un tramway rue de l'Écuyer et qu'il n'y avait pas d'autre solution que celle à laquelle la ville avait dû se résoudre.

Dans ces conditions, une modification au tracé ne pouvant, malgré tous les efforts tentés, obtenir l'adhésion de toutes les parties intéressées, force

est de conclure à l'approbation de la convention telle qu'elle est proposée. Il n'apparaît plus utile, ainsi qu'un membre l'avait suggéré, d'accorder au Gouvernement, par un article additionnel, les pouvoirs nécessaires aux fins de modifier, le cas échéant, le tracé dans le sens indiqué ci-dessus.

La Commission signale que de nombreuses pétitions sont parvenues aux fins de hâter les travaux et surtout d'obtenir l'établissement de lignes de jonction ou complémentaires, affluents de la ligne nouvelle. Il importe de favoriser la création de celles-ci sans leur susciter de vexatoires entraves; la construction d'une ligne de tramways doit être envisagée par les administrations communales non tant au regard des redevances à fournir par le concessionnaire que des commodités à fournir au public, et des plus-values que fournissent les impositions des constructions nouvelles.

Aux termes de la convention le service direct ne pourra être assuré que par des voitures motrices isolées. Aucune remorque ne pourra dépasser à la descente la boucle de la rue des Colonies. Il serait dès lors souhaitable que le parcours de ces voitures motrices soit prolongé au delà du terminus prévu — le Rond Point — soit par exemple jusqu'à la porte de Tervueren ou le boulevard de Grande-Ceinture. C'est, d'ailleurs, ainsi que l'ont signalé de nombreux pétitionnaires, le seul moyen pratique de relier au centre tout le quartier nord-est et avenue de Tervueren, au delà de l'avenue de Cortenberg.

*
* * *

La convention n'est qu'un acte complémentaire de celle d'avril 1899 : le cahier des charges annexé à celle-ci reste applicable dans toutes ses dispositions en tant que la convention nouvelle n'y déroge pas.

La concession nouvelle émanant du pouvoir législatif, il ne peut être réclamé du concessionnaire, par l'exploitant de la ligne existante, aucune autre indemnité que celle résultant de l'emprunt des voies et de l'équipement électrique, de leur usage et de leur entretien.

Il incombera toutefois à l'administration locale de décréter les règlements de police pour assurer la circulation aisée des véhicules, soit dans un sens, soit dans deux sens, dans les rues traversées. Il est entendu que ces règlements ne pourraient être contraires au règlement général de police du 2 décembre 1902 relatif à l'exploitation des tramways concédés par le Gouvernement. Ce dernier règlement assure la priorité aux voitures du service public par rapport aux autres véhicules et il stipule que les conducteurs de véhicules quelconques éviteront, autant que possible, de suivre la voie occupée par les tramways (art. 14).

Un membre de la Commission a attiré l'attention particulière de celle-ci sur les nuisances qui résultent de cette clause, et a émis l'avis qu'il serait souhaitable que ce règlement fût modifié sur ce point.

*
* * *

La Commission vous propose à l'unanimité l'adoption de la convention.

Le Rapporteur,
WAUWERMANS.

Le Président,
VERHAEGEN.

