

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 DÉCEMBRE 1897.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder l'établissement et l'exploitation d'une galerie aérienne avec tramway, entre le boulevard Anspach et la rue Royale, à Bruxelles.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

On demande au Gouvernement la concession de l'établissement et de l'exploitation, moyennant péages, d'une galerie aérienne avec tramway électrique, entre le boulevard Anspach et la rue Royale, à Bruxelles.

Le demandeur en concession expose le projet en ces termes :

Exposé. — « Le projet que nous soumettons à l'approbation des pouvoirs publics a pour but d'établir une communication directe, rapide et économique entre le haut et le bas de la ville, dans les conditions les plus favorables à l'amélioration de la circulation intense des voies actuelles, sans porter atteinte à l'esthétique de la capitale ni aux travaux d'embellissement des abords de la place Royale. »

Choix du tracé. — « L'adoption du tracé de la galerie aérienne entre le boulevard Anspach et la rue Royale résulte des considérations suivantes :

- » 1° Réunir le plus directement possible les centres les plus actifs de la circulation pour dégager rapidement les voies les plus encombrées;
- » 2° Ménager complètement la vue panoramique des monuments de la ville;
- » 3° Choisir l'emplacement le plus favorable pour causer le moindre préjudice aux voies actuelles et aux propriétés privées. »

Description générale. — « Le projet consiste en un pont tubulaire de 880 mètres de longueur, établi horizontalement au niveau de la rue Royale, près de la place des Palais, soutenu intermédiairement par des piles métalliques. Les largeurs des travées ne pourront être déterminées que lorsque la concession aura été accordée, l'emplacement des piles devant nécessairement dépendre du plus ou moins de difficultés que les concessionnaires rencontreront auprès des propriétaires des immeubles à exproprier.

» La partie inférieure du pont constitue un promenoir couvert pour les piétons, avec installations attractives, et la partie supérieure, une plate-forme pour l'établissement d'une double voie de tramway. Toutes les constructions sont étudiées en vue d'assurer à l'œuvre une structure architecturale rationnelle.

» Au point de vue esthétique, l'ouvrage constituera une longue galerie, aux lignes harmonieuses, d'une grande légèreté d'aspect. Ce promenoir aérien permettant de jouir du merveilleux panorama de l'agglomération, deviendra bientôt l'une des plus belles attractions de la capitale. Le soir surtout, l'éclairage intense de la galerie produira un effet féerique. »

L'exposé du projet contient, en outre, une description détaillée, avec plans et profils à l'appui, du viaduc, des piles et de l'édifice des ascenseurs.

« L'accès au viaduc est assuré par deux groupes de deux ascenseurs, l'un pour le service du promenoir, l'autre pour le service du tramway. Chaque ascenseur pourra enlever cinquante personnes à chaque course. Pour éviter le transbordement des voyageurs, la voiture du tramway entre elle-même dans l'ascenseur. »

Une terrasse monumentale, dans le style des constructions existantes, sera édifiée à front de la rue Royale et de manière à dégager la vue panoramique.

Le mémoire se termine par une estimation des diverses installations (terrains, indemnités, fondations, édifice des ascenseurs, piles intermédiaires, terminus rue Royale, viaduc tubulaire, tramway, matériel d'exploitation, décoration, etc.) et par des renseignements détaillés sur les dépenses d'exploitation, les charges générales de l'entreprise ainsi que sur le rendement général présumé.

Appelé à se prononcer sur un projet d'installation d'utilité publique de cette importance et d'un caractère si nouveau, le Gouvernement s'est tout d'abord posé cette question : Quelle est l'autorité compétente pour statuer sur la demande en concession ? Est-ce la Ville de Bruxelles, sur le territoire de laquelle sera établi le viaduc projeté ? Est-ce le Gouvernement ? La législation actuelle sur les concessions de péages (lois du 10 mai 1862, du 9 juillet 1875 et du 14 juillet 1893) permet-elle d'ailleurs l'octroi d'une semblable concession ?

Lorsqu'il s'est agi, assez récemment, de prendre une résolution sur la demande en concession de l'établissement d'un funiculaire, entre la rue de la Montagne et la place de la statue Belliard, il fut entendu, entre la Ville de Bruxelles et le Gouvernement, qu'il appartenait à celui-ci de faire application, dans l'espèce, de la loi sur les concessions de péages.

Dans le cas actuel, la même solution s'impose, mais il est nécessaire de recourir à une loi spéciale.

En effet, l'exécution du projet dont nous nous occupons aujourd'hui n'est guère susceptible d'être mise en adjudication publique, formalité imposée par les lois de 1862 et de 1875. D'autre part, bien qu'il n'y ait guère lieu de recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique que pour l'emplacement des piles et des accès du viaduc, une loi spéciale n'en doit pas moins intervenir à l'effet de permettre, moyennant indemnité, l'exécution des travaux et l'installation de la galerie au-dessus des toits des habitations.

La question de compétence étant ainsi résolue, et la nécessité de l'intervention du pouvoir législatif étant reconnue, le Gouvernement s'est demandé : 1° si le projet se justifie par des nécessités réelles ; 2° s'il est réalisable dans toutes les conditions de sécurité voulues, et 3° s'il satisfait à tous les desiderata au point de vue de l'esthétique.

Ces points, qui sont principalement d'ordre technique, ont été déferés à l'examen du Comité consultatif institué auprès du Département de l'Agriculture et des Travaux publics pour les affaires de tramways, et voici en quels termes ce Comité les a appréciés, à titre de premier avis sommaire et général, émis sous réserve d'un examen ultérieur détaillé et approfondi, avec plans de détail et devis définitifs :

« 1° Le projet est d'une utilité publique incontestable, puisqu'il contribue à résoudre la question des communications entre le haut et le bas de la ville, et qu'il diminue les inconvénients sérieux et multiples de la situation actuelle ;

» 2° Le projet est réalisable dans toutes les conditions de sécurité voulues, vu les constructions métalliques de semblables portées, voire même plus grandes, déjà existantes et la possibilité d'en opérer le montage en utilisant les piles des travées ;

» 3° Au point de vue de l'esthétique, le choix du tracé est heureux ; il est établi, en effet, dans une dépression du sol, dont les flancs se relèvent en masquant le pont de telle manière que celui-ci ne sera vu que par les échappées des rues.

» La démolition de certaines maisons pour la construction des piles et leur réédification à front de rue contribueront à hâter la réalisation de l'alignement, très désirable, de certaines rues importantes.

» Le pont ne masque pas le panorama que présente la vallée de la Senne vue de la colonne du Congrès, de la place de la statue Belliard ou de la place Poelaert.

» En un mot, il pourra être exécuté de manière à présenter, dans son ensemble, un aspect architectural et toutes les garanties de stabilité et de solidité désirables. »

Les considérations qui précèdent ont déterminé le Gouvernement à soumettre avec confiance aux Chambres un projet de loi qui permette l'octroi de la concession sollicitée.

Celle-ci ne pourra être accordée pour plus de nonante ans, terme maximum fixé pour toutes les concessions de péages par la loi du 10 mai 1862.

Aux termes de l'article 2, la Ville de Bruxelles et la Députation permanente du Brabant seront entendues préalablement à l'octroi de la concession.

Un cahier des charges déterminera, sous la responsabilité du concessionnaire, toutes les conditions de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage d'art; les plans y seront annexés.

La loi du 9 juillet 1875 stipule, dans son article 6, que les actes de concession de tramways doivent réserver aux autorités compétentes le droit d'autoriser des tramways à se raccorder à des lignes déjà concédées et à faire circuler, moyennant indemnité, leurs voitures sur des sections de ces lignes. Puisque la concession de la voie aérienne sera accordée par le Gouvernement, il est nécessaire de réserver à celui-ci le droit d'autoriser le raccordement de cette voie aux tramways.

Conformément aux principes consacrés par les lois du 14 avril 1852, du 23 mai 1876 et du 11 juin 1883, concernant l'établissement et l'exploitation de réseaux télégraphiques et téléphoniques, l'article 5 du projet de loi stipule que les propriétaires et occupants sont tenus de tolérer l'existence de la galerie aérienne au-dessus de leurs bâtiments ou terrains, ainsi que l'établissement des ouvrages provisoires nécessaires à la construction, le tout, bien entendu, moyennant indemnité pour le préjudice qui pourrait leur être occasionné et ce d'après une estimation faite soit à l'amiable, soit par le juge compétent. La disposition de l'article 5 ne fait du reste pas obstacle au droit du concessionnaire de recourir à l'expropriation en vertu d'un décret d'utilité publique à intervenir.

Aux termes de l'article 6, le concessionnaire ne pourra être assujéti par la province ou par la ville à aucune redevance ou taxe spéciales du chef de la concession qui lui sera accordée. Une disposition analogue se trouve inscrite dans la loi du 24 juin 1885 au profit de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

Les articles 7 et 8 prévoient un règlement de police, à arrêter par le Gouvernement, pour l'exploitation de l'entreprise et la désignation des agents ayant qualité pour constater les infractions, avec application des peines de police généralement comminées pour des contraventions de l'espèce.

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

LÉON DE BRUYN.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre nom, à la Chambre des Représentants, par Notre Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, pour un terme qui n'excédera pas nonante ans, l'établissement et l'exploitation, moyennant péages, d'une galerie aérienne avec tramway, destinée à relier, comme voie publique, le boulevard Anspach à la rue Royale, à Bruxelles.

ART. 2.

La concession ne pourra être accordée qu'après que le Conseil communal de Bruxelles et la Députation permanente du Conseil provincial du Brabant auront été entendus; leurs avis devront être transmis au Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, dans le mois à partir du jour où la demande en concession, accompagnée des plans et documents à l'appui, aura été communiquée à ces autorités.

ART. 3.

Le cahier des charges et les plans seront annexés à l'arrêté royal de concession. Le cahier des charges déterminera les droits et les obligations du concessionnaire, notamment

quant à la solidité et à la viabilité des constructions et des installations, à la surveillance des travaux et de l'exploitation, au mode d'ascension, de transport et de traction, au taux des péages.

Il stipulera les obligations du concessionnaire à l'égard de certains services publics, tels que la poste et le télégraphe; il indiquera les droits et les obligations du concessionnaire, à l'expiration de sa concession, et il réservera le droit de rachat de la concession à des conditions déterminées.

Indépendamment des clauses relatives à ces divers objets, le Gouvernement aura le droit de prendre toutes les mesures ou de stipuler toutes les conditions qu'il jugerait utiles dans l'intérêt public au cours des travaux ou durant l'exploitation.

ART. 4.

Le Gouvernement pourra, aux conditions qu'il déterminera, autoriser les diverses lignes de tramways : 1° à se raccorder à la ligne du tramway aérien; 2° à emprunter, moyennant indemnité, la voie du tramway aérien.

ART. 5.

Les propriétaires et occupants sont tenus de tolérer l'existence de la galerie au-dessus de leurs bâtiments ou terrains, ainsi que l'établissement des ouvrages provisoires nécessaires à sa construction.

Ils auront droit à une indemnité pour le préjudice qui peut résulter de l'application de cette disposition.

Le Gouvernement détermine les conditions auxquelles est subordonné l'établissement du viaduc au-dessus de la voirie et du domaine de l'État ou de la ville.

ART. 6.

Le concessionnaire ne peut être assujéti par la province ou par la ville à aucune redevance ou taxe spéciale du chef de la concession qui lui sera accordée.

ART. 7.

Le règlement de police relatif à l'exploitation de la concession sera arrêté par le Gouvernement.

Le Gouvernement pourra désigner des agents ayant qualité pour constater les infractions à ce règlement par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

ART. 8.

Les infractions au règlement seront punies d'un emprisonnement de 1 jour à 7 jours et d'une amende de 1 franc à 25 francs ou d'une de ces peines seulement.

Donné à Bruxelles, le 24 décembre 1897.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

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

LÉON DE BRUYN.
