SÉNAT DE BELGIQUE.

SESSION DE 1900-1901.

Projet de Loi relatif à l'unification des tramways d'Anvers.

(Voir les n^{os} 12, session extraordinaire de 1900, 54, 126, 132, 145, 146 et 147, session de 1900-1901, de la Chambre des Représentants.)

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

LES CHAMBRES ONT ADOPTÉ ET NOUS
SANCTIONNONS CE QUI SUIT :

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.

Bruxelles, le 3 mai 1901.

*Le Président de la Chambre
des Représentants,*

LEOPOLD II, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstigen, HEIL!

DE KAMERS HEBBEN AANGENOMEN EN
WIJ BEKRACHTIGEN HETGEEN VOLGT :

EENIG ARTIKEL.

De Regeering is gemachtigd tot het verleenen, aan de Algemeene Maatschappij voor Tramwegen van Antwerpen, van de vergunning der Tram- en Omnibuslijnen beschreven in de overeenkomst aan de huidige wet gehecht, volgens de bepalingen en voorwaarden dezer overeenkomst.

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

Brussel, den 3ⁿ Mei 1901.

*De Voorzitter van de Kamer
der Volksvertegenwoordigers,*

L. DE SADELEER.

Les Secrétaires, De Secretarissen,

G. DEFNET.

Paul SEGERS.

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 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 1945.

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, 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 et les communes 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 Mortsels ;

3° 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 jusqu'au centre de la commune de Wilryck ;

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

Ces tronçons nouveaux viendront à expiration au 31 décembre 1945.

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.

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.

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 p.c. 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 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 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 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 p. c. 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.

Le Gouvernement approuvera les conditions auxquelles des abonnements pour écoliers et ouvriers seront délivrés sur les diverses lignes du réseau.

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.

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 sus-indiqués 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° Apartir 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.

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 p. c. de la recette brute et qui, tous les ans, augmentera de 2 p. m. 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'Anvers ne pourra jamais être inférieure à 325,000 francs par an ;

2° Aux communes de Berchem, de Borgerhout 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 ;

3° A la province d'Anvers, une redevance annuelle de 2,000 francs.

VII.

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 de travail. Ce minimum sera porté à fr. 0.40 après une période de cinq années de service.

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 p. c. 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.

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 la dite moyenne, sera majorée d'une prime de 25 p. c. si le rachat a lieu après les quinze ans et avant l'expiration de la vingt-cinquième année, d'une prime de 20 p. c. si le rachat a lieu de la vingt-sixième à la trentième année, ou d'une prime de 15 p. c. si le rachat a lieu après la 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 p. c. de la recette brute. Cette recette nette, limitée à 50 p. c., 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 1/4 p. c.

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.

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 les dites voies.

Le pouvoir qui aura exercé le droit de rachat pourra reprendre ces derniers objets, à la dite 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 p. c. de la valeur reconnue 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.

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.

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.

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

Le Ministre de l'Agriculture,
B^{on} M. VAN DER BRUGGEN.

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

L'Administrateur délégué, *Le Président du Conseil d'administration,*
CH. CHARLIER. H. VANDERLINDEN.

Accepté par la Compagnie générale des Tramways d'Anvers (1).
L'Administrateur délégué, *Le Président du Conseil d'administration,*
CH. CHARLIER. H. VANDERLINDEN.

Le Ministre de l'Agriculture,
B^{on} M. VAN DER BRUGGEN.

Bruxelles, le 2 mai 1901.

Vu pour être annexé au projet de loi
adopté par la Chambre des Représentants.

Bruxelles, le 3 mai 1901.

Le Secrétaire de la Chambre des Représentants,
G. DEFNET.

(1) Cette mention vise les modifications apportées le 2 mai 1901 à la convention du 12 juillet 1900 reproduite ci-dessus telle qu'elle a été modifiée.