SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 14 MAI 1901.

Rapport de la Commission de l'Agriculture chargée d'examiner le Projet de Loi relatif à l'unification des Tramways d'Anvers.

(Voir les nos 12, session extraordinaire de 1900, 54, 126, 132, 145, 146 et 147, session de 1900-1901, de la Chambre des Représentants, et 35, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Comte DE RIBAUCOURT, *Président* ; FIÉVÉ, DE GORGE, DUMONT, FLECHET, DE KERCHOVE D'OUSSELGHEM, DE SÉJOURNET, VERBRUGGHEN, le Comte T'KINT DE ROODENBEKE et VERCRUYSSÉ, *Rapporteur*.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi qui vous est soumis a pour but d'autoriser le Gouvernement à unifier les concessions des tramways d'Anvers. Personne ne doute de l'utilité qu'il y a pour les habitants d'une grande ville de voir régler uniformément différents services de tramways établis successivement d'après les anciens systèmes et sans liens entre eux.

D'après la loi de 1875, toute concession de tramways doit être soumise à l'adjudication publique ; mais, dans la situation actuelle, à Anvers, il y a des concessions accordées pour plusieurs années encore. Le Projet de Loi respecte ces concessions, qui se trouvent maintenant réunies en une seule main, et, d'accord avec le concessionnaire, modifie et réglemente la concession unique d'après les progrès du jour.

Ces modifications forment l'objet d'une convention qui a trait aux points suivants :

- 1° La *durée* de la convention sera de quarante-cinq ans ;
- 2° Les *améliorations* au tracé des lignes s'exécuteront dans les trois ou quatre années de la date d'approbation ;
- 3° La *traction électrique* remplacera tous les autres modes dans le délai de deux ans ;

4° Le *prix du transport* sera réduit à 10 ou à 15 centimes, selon que le parcours sera de deux ou de plusieurs sections, et les billets avec correspondance se paieront au maximum 15 centimes ;

5° Les tickets *pour les ouvriers* ne dépasseront pas 10 centimes et la Compagnie s'engage à faire des trains spéciaux ;

6° La ville d'Anvers percevra une *redevance* annuelle de 11,2 p. c. avec majoration de 2 p. c. l'an et minimum de 325,000 francs. D'autres redevances seront payées aux communes et à la province ;

7° La Compagnie s'engage à payer *un salaire* minimum à ses ouvriers, à les assurer contre les accidents et à créer pour eux une caisse de retraite ;

8° Au bout de quinze années, l'autorité compétente pourra, sur préavis d'un an, *racheter* la présente concession à des conditions déterminées ;

9° Le *matériel fixe* à l'expiration de la concession appartiendra au pouvoir compétent ; en cas de rachat, il pourra le reprendre sur expertise ;

10° Par le seul fait de l'expiration de la concession, le pouvoir compétent *est subrogé* à tous les droits du concessionnaire ;

11° Un *cahier des charges* à arrêter par le Ministre de l'Agriculture réglera l'exploitation, l'entretien et les travaux de construction.

Cette convention, qui paraît complète, a été cependant vivement attaquée à la Chambre et on y a proposé différentes modifications dont nous allons rendre compte.

On a agité d'abord la question de principe, à savoir si les villes ne devaient pas exploiter en régie. Un membre a dit notamment que l'avenir des grandes villes était compromis si elles ne pouvaient compter sur d'autres ressources que le produit des contributions. On peut parfaitement être de cet avis quant à la nécessité pour les grandes villes de se créer des ressources extraordinaires, mais différer d'opinion quant à la façon de les obtenir. Il paraît en général plus profitable et surtout plus sûr pour une ville de prendre de gros tantièmes sur le chiffre des recettes brutes d'un tramway exploité par une Compagnie, que de s'exposer à tous les aléas d'une exploitation en régie.

Pour l'organisation progressive d'un service, même public, l'initiative et l'intérêt privés, sont un autre stimulant que le zèle prudent d'un fonctionnaire.

A Anvers, d'ailleurs, l'inégalité du terme des concessions déjà accordées était un obstacle à la régie.

On a proposé des amendements sur le prix du transport, sur la date d'application des tarifs, sur le taux de la redevance ;

Sur la durée de la concession, sur le mode de traction, sur les abonnements, sur la question d'arbitrage, sur l'éventualité d'un abaissement de tarif ;

Sur le taux des salaires et la manière d'arranger les différends entre patrons et ouvriers.

Aucun de ces amendements n'a été admis, mais le Gouvernement et la Compagnie, de commun accord, ont introduit les modifications suivantes :

A l'article III, il a été entendu que pour les prolongements et les raccordements de lignes, le Gouvernement aurait à se mettre d'accord non seulement avec la ville d'Anvers, mais aussi avec les communes intéressées.

A l'article IV, on a déterminé quelles étaient les lignes où le câble aérien n'aurait pu être établi qu'avec le consentement de la Ville.

A l'article V, la Compagnie s'est engagée à certaines améliorations de tarif, lorsque trois exercices consécutifs accuseront chacun une augmentation de 25 p. c. par kilomètre sur la recette brute.

Elle s'engage de plus à de nouvelles faveurs pour les ouvriers.

A l'article VII, la Compagnie admet certaines dispositions en faveur de son personnel.

A l'article X, il est ajouté une stipulation au cahier des charges pour régler l'exploitation, l'entretien et les travaux de construction des prolongements éventuels.

Enfin, le Gouvernement s'est encore mis d'accord avec la Compagnie pour fixer le taux des heures supplémentaires à 50 centimes au lieu de 45 et faire assurer les agents et ouvriers contre tous risques professionnels.

La Chambre a adopté le Projet de Loi par 68 voix contre 32 et 5 abstentions ; votre Commission, Messieurs, à l'unanimité, vous en propose aussi l'adoption.

Le Rapporteur,
A. VERCRUYSSÉ.

Le Président,
Comte DE RIBAUCCOURT.