

(7)

(N° 197.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 JUIN 1899.

Projet autorisant le Gouvernement à unifier les concessions de tramways existant dans l'agglomération bruxelloise (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet a été adopté au sein des sections par trente-deux voix contre onze ; il y a eu douze abstentions. Le résultat du vote dans l'une des sections n'est pas renseigné.

Dès la première réunion, la section centrale fit remarquer que le projet autorisait le Gouvernement, en ce qui concerne l'agglomération bruxelloise, à modifier la loi du 9 juillet 1875, lui accordait une délégation ; qu'en effet, aucun contrat déterminé n'était visé et que le cahier des charges communiqué à la Chambre, lequel n'avait aucun caractère définitif, n'était mentionné ni dans le texte, ni dans l'Exposé des motifs.

Par six voix contre une abstention, la section centrale émit le vœu d'être saisie d'une convention définitivement arrêtée, que la Législature serait appelée à approuver.

L'article 25 du cahier des charges primitif stipulait le versement d'une somme de deux millions par la Société à l'État. La section centrale fut d'avis que, comme pour toutes les dépenses publiques, l'affectation de cette somme devait être spécialement déterminée.

Elle estima que le sort des concessions à leur expiration devrait être réglé et qu'il faudrait conditionner des réductions progressives des tarifs, à partir d'une augmentation donnée des recettes.

(1) Projet de loi, n° 54.

(2) La section centrale, présidée par M. DE SADELEER, était composée de MM. DE JAER, DE WINTER, STOUFFS, JULIEN VAN DER LINDEN, LORAND et BILAUT.

Le Gouvernement, faisant droit à ces observations, engagea des négociations nouvelles avec la Société des tramways, et, sous la date du 26 avril 1899, conclut une convention et arrêta un cahier des charges qui donnent satisfaction complète à la majorité de la section centrale.

En conséquence, la section centrale, d'accord avec le Gouvernement, propose de remplacer les trois articles du projet primitif par un article unique ainsi conçu :

« Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Société anonyme des tramways bruxellois, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 26 avril 1899, la concession des lignes de tramway, décrite dans cette convention. »

La section centrale, d'accord avec le Gouvernement, propose de substituer les mots : « il est concédé », aux mots : « le Gouvernement concède », au commencement de l'article III de la convention, et de rédiger en ces termes l'article IV : « La Société anonyme des tramways bruxellois s'engage à verser à l'État, endéans l'année, une somme de deux millions de francs, dont 500,000 francs seront affectés à l'amélioration de la voirie à l'intérieur de la ville de Bruxelles, et 1,500,000 francs à la création d'une avenue entre l'entrée du bois de la Cambre, lisière gauche, et l'avenue de Tervueren, par Boitsfort et Woluwe.

La section centrale propose de remplacer les deux derniers alinéas de l'article 96 du cahier des charges par les clauses suivantes :

« Le matériel fixe des voies et de 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 appartiendront les diverses catégories de la voirie empruntée par les dites voies.

« Le pouvoir qui aura exercé le droit de rachat pourra reprendre ces objets à la dite époque, moyennant d'en indemniser les intéressés à dire d'experts. »

Ce changement de rédaction se justifie par cette considération que les intéressés ne peuvent recevoir cette indemnité qu'à l'expiration de cette concession ; jusque-là, ils perçoivent des redevances annuelles.

Quant à l'article 97, le Gouvernement en détermine la portée comme suit :

« Il est de principe, dans les cahiers des charges, qu'à l'expiration de la concession le concessionnaire abandonne gratuitement le matériel fixe des voies et de leurs dépendances aux autorités à qui appartiennent ces voies. Ce principe est consacré par l'article 97, alinéa 1. Mais si l'autorité qui sera le pouvoir concédant à l'expiration de la concession n'est pas propriétaire de toute la voirie parcourue par le tramway, elle devra rembourser, à dire d'experts, le matériel fixe de la partie de la voirie qui ne lui appartient pas, à l'autorité propriétaire de celle-ci. Article 97 *in fine*.

» Supposons qu'en 1945 le pouvoir appelé à octroyer la nouvelle concession soit la province ; celle-ci aura à s'entendre avec l'État et les communes quant au matériel fixe des voies qui appartiendraient à ces autorités (État et communes). »

La section centrale, d'accord sur cette interprétation, propose cependant de rendre le texte de l'article 97 plus clair, en le rédigeant en ces termes : « 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 serait attribué en cas de rachat, quant au réseau faisant l'objet des présentes. Ce même pouvoir aura le droit, ainsi qu'il en a la faculté en cas de rachat, de reprendre le matériel fixe des voies et de leurs dépendances, *moyennant d'indemniser, à dire d'experts, les diverses autorités intéressées, comme il est prévu à l'article 96 ci-dessus.* »

Un membre a proposé d'introduire dans le projet un article 2 interdisant toute nouvelle concession de tramway dans l'agglomération de Bruxelles pour un terme dépassant de 31 décembre 1943.

Le Gouvernement combat cet amendement. La majorité de la section centrale est également d'avis qu'après le vote du projet en discussion, la législation sur les tramways doit reprendre tout son empire.

Un membre a posé les questions suivantes :

A. Quelle serait, d'après les prévisions du Gouvernement, l'importance, par commune, des redevances fixes et autres à payer en 1909, en 1920 et en 1943 ?

B. Quelle serait, d'après les prévisions du Gouvernement, la somme que l'État aurait à payer, pour la reprise des lignes actuellement exploitées par la Société des tramways bruxellois, en cas de rachat avant l'expiration de la concession, ce rachat se faisant, par exemple, en 1920 ?

C. Le Gouvernement ne serait-il pas disposé à négocier avec la dite Société à l'effet d'obtenir :

1° une augmentation des redevances au profit des communes ;

2° le remplacement des redevances mentionnées à l'article 18 du cahier des charges par des redevances sur les recettes brutes ?

La section centrale décide de soumettre ces questions au Gouvernement.

Le même membre trouve insuffisantes les redevances offertes par la Société des Tramways bruxellois. Il les compare à la redevance de 26 1/4 p. c. des recettes brutes payée à la ville d'Auvers pour la concession, pendant trente ans, d'une ligne de 11 1/2 kilomètres. Il signale l'augmentation des recettes brutes sur cette ligne pendant les années 1894 à 1898. Il calcule que, pendant ces cinq années, la moyenne des redevances payées pour cette ligne a été de 17,968 francs par an et par kilomètre. Tandis que les redevances offertes par la Société des Tramways bruxellois, appliquées au réseau de 56 kilomètres qu'elle exploite, ne donneraient qu'une moyenne de 3,150 francs par an et par kilomètre, plus 2 millions payés à l'État, somme qui représente 42,553 francs par an pour 56 kilomètres ou 760 francs par an et par kilomètre.

Puis il compare, en déterminant l'augmentation probable des recettes brutes, les redevances qui seront payées en 1909 et en 1920 : à Auvers, pour 11 1/2 kilomètres d'une part ; à Bruxelles, pour 56 kilomètres d'autre part.

Sa conclusion est, qu'aux offres de la Société, il faut substituer une redevance équitable sur les recettes brutes.

Enfin, il critique les dispositions relatives au rachat des lignes concédées. Il pense que la reprise ne pourra jamais se réaliser, parce qu'elle coûterait un chiffre d'annuités dont la capitalisation constituerait une somme trop considérable.

Et il a remis, à l'appui de ses critiques, un mémoire qui sera annexé au présent rapport.

M. le Ministre des Travaux publics, par dépêche du 30 mai 1899, a répondu aux questions ci-dessus posées et réfuté les critiques qui viennent d'être exposées. Il a joint à sa dépêche une lettre du collègue échevinal de Bruxelles, en date du 29 mai 1899. Cette lettre et cette dépêche sont imprimées à la suite du présent rapport.

Un membre présente les observations suivantes :

I. C'est une erreur de calculer la moyenne des redevances offertes, en prenant pour base une exploitation de 56 kilomètres. La Société des tramways ne demande de prorogation que pour une ligne de 16 kilomètres. La moyenne s'établit donc en divisant les redevances par 16, non par 56.

Si la Société n'exploitait plus que 40 kilomètres concédés à longue échéance, elle n'aurait à payer, d'après les contrats existants, que 17,137 francs par an, soit une moyenne de 428 francs par kilomètre.

II. A Anvers il existe un réseau de plus de 40 kilomètres. On ne peut prendre pour base de comparaison 11 1/2 kilomètres payant une redevance exorbitante de 17,968 francs par an et par kilomètre et négliger le surplus (29 kilomètres) qui n'est frappé que d'une redevance annuelle de 3,000 à 4,000 francs par kilomètre.

C'est la redevance afférente à 11 1/2 kilomètres sur 40, à Anvers, que l'on compare avec la redevance offerte à Bruxelles pour 16 kilomètres et que l'on appliquée à 56 kilomètres. Les situations sont renversées : à Anvers, on ne tient compte que de 11 1/2 kilomètres ; à Bruxelles, on comprend tout le réseau, 56 kilomètres.

III. Dans les critiques ci-dessus formulées, on tient compte de la somme de 2 millions qui sera payée à l'Etat et qui représente, non pas une annuité de 42,553 francs, mais une annuité de 88,000 francs, en calculant à 3 1/2 p. e. pendant quarante-six ans, d'après les tables de Percire. Il faut ajouter, d'après les mêmes bases, une annuité de 154,000 francs, représentant la somme de 3 1/2 millions de francs que la Société paiera à la ville de Bruxelles.

IV. Quant à la progression des recettes, on ne peut, pendant les années 1894 à 1898, calculer à raison d'un réseau de 56 kilomètres. Il n'était que de 40 kilomètres en 1894; il s'est successivement étendu et était de 56 kilomètres en 1898. Dans l'intervalle deux faits exceptionnels, la traction électrique et l'Exposition universelle, ont donné au chiffre des recettes brutes une augmentation inattendue. Il est à remarquer, en outre, que les 16 kilomètres dont il s'agit de proroger la concession, sont à leur apogée. Ce sont les 40 autres kilomètres qui profiteront surtout du développement

de l'agglomération. Enfin, il faut tenir compte des éléments aléatoires, des chances à courir ; nul ne saurait les prévoir avec quelque précision.

V. Les recettes brutes sont une mauvaise base pour établir les redevances.

L'exploitant aurait intérêt à ne pas étendre les lignes à leurs extrémités et à ne pas rendre les services plus denses. Les extrémités des lignes, certains services supplémentaires augmentent bien les recettes brutes, mais soldent souvent en perte.

C'est un obstacle aux augmentations des salaires, qui incomberaient exclusivement à l'exploitant.

Enfin, l'application de systèmes nouveaux, par exemple de l'électricité, peuvent développer les recettes brutes, mais exigent des capitaux énormes qui doivent être amortis.

Un membre émet le vœu que le tarif réduit soit appliqué immédiatement après la promulgation de la loi.

La section centrale a adopté le projet par cinq voix contre deux.

Les principaux avantages qui en résulteront peuvent être ainsi résumés :

1° Dès 1899, les tarifs seront réduits à 10 centimes, avec maximum de 13 centimes, en 2^e classe, sur tout le réseau, tant pour les concessions qui expirent en 1948 que pour celles qui finissent en 1909, 1910, 1921, avec billets de correspondance pour relations des lignes entre elles.

Cette réduction des tarifs équivaut à une diminution annuelle de 600,000 fr. dans les recettes.

Dans un avenir vraisemblablement peu éloigné, la taxe de 10 centimes sera unique en 2^e classe, si le bénéfice de l'exploitation est augmenté de moitié pendant trois années consécutives (art. 72 au cahier des charges).

2° La traction électrique sera généralisée.

3° Le réseau d'Ixelles et les lignes de Tervueren et de Boitsfort seront mis à l'écartement normal, ce qui permettra d'établir, au centre de Bruxelles, des services directs jusqu'aux extrémités.

4° Les redevances à la ville de Bruxelles sont augmentées considérablement et une participation dans les bénéfices lui est assurée *dès maintenant*, alors que les concessions à proroger ne partent que de 1909, 1910, 1921.

5° Le versement d'une somme de 5 1/2 millions permettra d'exécuter le percement de l'impasse du Parc.

6° Une somme de 2 millions sera payée à l'État pour des travaux dont la Capitale profitera.

7° Le droit de rachat, qui ne s'applique actuellement qu'à quelques lignes et se trouve par cela même difficile à exercer, est consacré *pour tout le réseau*.

8° A l'expiration des concessions, ce n'est plus seulement *le matériel fixe qui revient gratuitement au pouvoir concédant, mais aussi le matériel roulant, les usines, bâtiment et matériel, soit une valeur de plusieurs millions.*

9° Divers tracés défectueux seront redressés; notamment la toile d'araignée des fils, qui domine la place près la porte de Namur, disparaîtra.

10° La situation du personnel sera assurée sur le pied actuel comme minimum; l'avenir n'y apportera que des améliorations. (Art. 64, cahier des charges.)

L'un des opposants, empêché d'assister aux dernières séances de la section centrale, déclare qu'il fera valoir ses arguments pendant la discussion publique.

L'auteur du mémoire prérappelé rédigera une note qui sera annexée au présent rapport.

Le Rapporteur,

BILAUT.

Le Président,

L. DE SADELEER.



PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Société anonyme des Tramways bruxellois, aux clauses et conditions de la Convention et du cahier des charges, en date du 26 avril 1899, la concession des lignes de tramway décrites dans cette Convention.

EENIG ARTIKEL.

De Regeering is gemachtigd aan de Naamlooze maatschappij der Brusselsche tramwegen, onder de bedingen en voorwaarden der Overeenkomst en des lastenkohiers, in dato van den 26^a April 1899, de concessie te verleen van de tramwegen in die Overeenkomst omschreven.

(8)

ANNEXES



ANNEXE I.

Entre

L'État Belge représenté par M. Léon De Bruyn, ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

Et

La Société anonyme « Les Tramways bruxellois » représentée par MM. Charles Dupuich et Léon Janssen, administrateurs.

Il a été exposé ce qui suit :

La Compagnie des tramways bruxellois est concessionnaire des lignes suivantes :

1. De Laeken à Anderlecht (église) par les Halles, avec embranchement du pont de la Senne (chaussée de Mons) à la gare du Midi par la rue de Fiennes ;
2. De Schaerbeek (place Verboeckhoven) à Forest (place Communale) par la gare du Nord, la Bourse et la gare du Midi, avec embranchement de la gare du Midi à la chaussée de Forest, par la rue Joseph Claes et la rue de Mérode ;
3. De la gare du Nord (place Rogier) par la rue du Progrès, à Laeken à la traversée du chemin de fer d'Ostende ;
4. De la gare du Nord, par l'Entrepôt, à la gare du Midi (boulevards circulaires du bas de la ville) ;
5. De la gare du Nord à la gare du Midi, par la Porte de Namur (boulevards circulaires du haut de la ville) ;
6. Du Bois de la Cambre à Schaerbeek (Dépôt) par l'avenue Louise, la rue de la Régence et la rue Royale, avec embranchement de la Porte Louise à la rue Royale (statue Belliard) par la Porte de Namur ;

7. Du parc Léopold à la place Royale par la rue Belliard et la place des Palais ;

8. De la gare du Midi à la place Royale par la place de la Chapelle, la rue Blaes, la rue d'Angleterre et l'avenue Fonsny, avec voie de retour par la rue de Prusse et l'avenue de la Porte de Hal et embranchement jusqu'aux abattoirs de Cureghem par la rue d'Allemagne ;

9. De la gare du Luxembourg à la place Royale par la rue du Luxembourg et la place des Palais ;

10. De la gare du Midi à Uccle (dépôt des tramways) par le boulevard du Midi et la chaussée d'Alseberg ;

11. De la place Stéphanie à Uccle (dépôt des tramways) par la chaussée de Charleroi et l'avenue Brugmann ;

12. De l'impasse du Parc au Bois de la Cambre par la rue de la Loi, l'avenue d'Auderghem, le boulevard Militaire, l'avenue de la Cambre et l'avenue Louise.

La Société du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael est concessionnaire des lignes suivantes :

1. De la Porte de Namur à la Petite Suisse par la rue du Champs-de-Mars, l'avenue de la Couronne et le boulevard Militaire ;

2. De la rue Royale (Bodega) à l'avenue de Tervueren par la rue de Louvain, la rue Joseph-II et l'avenue de la Renaissance ;

3. De la Porte de Namur à l'avenue de Tervueren par les rues du Champs-de-Mars, du Trône, la chaussée de Wavre et la rue des Rentiers ;

4. De la Porte de Namur à la chaussée de La Hulpe, par la chaussée d'Ixelles, avec embranchement par la chaussée de Wavre et la rue Malibran ;

5. De la place de Saint-Josse-ten-Noode à Tervueren par le square Marguerite, l'avenue de la Renaissance et l'avenue de Tervueren.

La Société anonyme « Les Tramways bruxellois » déclare s'être entendue avec la Société du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael, pour la reprise éventuelle des concessions exploitées par cette dernière Société.

La Société anonyme « Les Tramways bruxellois » ayant sollicité du Gouvernement l'approbation de cette cession et l'unification de la durée de l'ensemble des concessions susdites,

Il a été convenu ce qui suit, sous réserve d'obtenir les pouvoirs nécessaires de la Législature, avant le 15 juillet 1899 :

I.

L'exploitation des lignes des tramways ci-dessus énumérées et figurées au plan n° 1, revêtu à la date de ce jour du visa ministériel, pour être

annexé aux présentes, est concédée à la Société anonyme « Les Tramways bruxellois » jusqu'à la date du 31 décembre 1943.

II.

La Société « Les Tramways bruxellois » est tenue d'exécuter, à ses frais, dans les deux ans à dater de l'arrêté royal de concession, au tracé des lignes susmentionnées, les modifications indiquées au plan n° 2 ci-annexé, visé par le ministre, et figurées en jaune pour les parties à supprimer et en rouge pour les parties à construire.

III.

Il est concédé à la Société anonyme « Les Tramways bruxellois », pour un terme échéant le 31 décembre 1943, la construction, l'entretien et l'exploitation d'une ligne en prolongement de la ligne de tramway de la rue de la Loi, par l'impasse du Parc percée, jusqu'aux grands boulevards du centre de Bruxelles, dans les conditions à déterminer de commun accord entre le Gouvernement et la ville de Bruxelles, en conformité de la délibération du conseil communal de la ville de Bruxelles, en date du 2 mai 1898.

Ce prolongement sera armé de la traction en usage sur la ligne de la rue de la Loi et devra être livré à l'exploitation au plus tard deux ans après l'achèvement du pavage des rues à ouvrir pour en permettre l'établissement.

Le concessionnaire paiera à la ville de Bruxelles du chef de la voirie nouvelle à établir pour permettre le prolongement du tramway de la rue de la Loi par l'impasse du Parc percée, une somme de trois millions et demi de francs dans les conditions prévues par la convention approuvée le 2 mai 1898 par le Conseil communal de la ville de Bruxelles.

Toutefois, le concessionnaire ne serait plus tenu de cette obligation si l'ouverture des rues nouvelles dont il s'agit n'était pas effectuée dans un délai de dix ans à dater de l'approbation des présentes.

La Société anonyme « Les Tramways bruxellois » s'engage à verser à l'État, endéans l'année, une somme de deux millions de francs, dont 500,000 francs seront affectés, à l'amélioration de la voirie à l'intérieur de la ville de Bruxelles et 1,500,000 francs à la création d'une avenue entre l'entrée du Bois de la Cambre, lisière gauche, et l'avenue de Tervueren, par Boitsfort et Woluwe.

V.

Elle s'engage, en outre, à intervenir pour une somme annuelle de cinq mille francs dans les frais d'éclairage public de l'Avenue de Tervueren.

VI.

L'exploitation et l'entretien des lignes, objet des présentes, seront soumis aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

VII.

L'enregistrement éventuel des présentes, de même que l'enregistrement des actes qui auraient pour objet la cession ou le transfert à des tiers, des annuités à payer pour le rachat des concessions accordées à la Société anonyme « Les Tramways bruxellois », comme il est stipulé à l'article 96 du cahier des charges, sont exemptés du droit proportionnel et soumis au droit fixe.

Fait double à Bruxelles, le 26 avril dix-huit cent nonante-neuf.

Société anonyme « Les Tramways bruxellois »

L'Administrateur-Directeur-Général,

LÉON JANSSEN.

Un Administrateur,

C. DUPUICH.

Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

LÉON DE BRUYN.

ANNEXE II.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

SERVICE DE SANTÉ, HYGIÈNE PUBLIQUE & VOIRIE COMMUNALE.

Réseau de tramways dans l'agglomération bruxelloise.

CAHIER DES CHARGES.

CHAPITRE PREMIER.

CONDITIONS GÉNÉRALES.

Objet et nature de l'entreprise.

Charges de l'entreprise.

ART. 1. — Le concessionnaire est tenu d'exécuter à ses frais, risques et périls tous les travaux prévus et non prévus, sans aucune exception, ainsi que toute fourniture, entretien et renouvellement du matériel nécessaire pour la construction, l'entretien et l'exploitation des diverses lignes indiquées dans la convention en date de ce jour, pendant toute la durée de la concession, le tout sans charge aucune pour l'État, la province ou les communes, qui ne peuvent, en aucun cas, ni à quelque titre que ce soit, être tenus à aucune dépense quelconque. Cette clause doit être considérée comme une des bases essentielles du contrat et doit recevoir, en tous cas, l'application la plus large en faveur des pouvoirs publics.

Droits de tiers.

ART. 2. — Tout dommage causé à des tiers par suite ou à cause de la concession sera à la charge exclusive du concessionnaire.

En conséquence, si, pour une cause quelconque, des actions en dommages-intérêts étaient intentées de ce chef à l'État, à la province ou aux communes, tous les frais, ainsi que les condamnations seraient exclusivement à la charge du concessionnaire.

Combinaisons de services.

ART. 3. — Toutes les dispositions proposées, tant pour le matériel fixe et mobile que pour le matériel roulant et pour l'exploitation, devront être telles que, — dans la pratique, — la sécurité publique soit assurée le mieux possible.

Communications concurrentes.

ART. 4. — Les autorités compétentes auront toujours le droit absolu :

1° De construire ou de faire construire toutes voies de communications, de quelque nature qu'elles soient, sans qu'en aucun cas, le concessionnaire puisse prétendre à une indemnité de ce chef ;

2° D'autoriser d'autres tramways, soit à s'embrancher sur les lignes concédées ou à s'y raccorder ;

3° D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant indemnité, la faculté de faire circuler leurs voitures sur des sections des lignes concédées.

Surveillance.

ART. 5. — Le Ministre, la province et les communes ont le droit de faire constater, en tout temps, l'état du matériel fixe et mobile, du matériel roulant et de la cavalerie.

L'exécution de tous les travaux de construction et d'entretien, ainsi que l'exploitation du service, seront surveillées : sur les routes de l'État, par les agents de l'État ; sur les voiries provinciales et communales, respectivement par les agents délégués par la provinces ou les communes.

ART. 6. — La surveillance à exercer par l'État, la province et les communes a pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent ; elle est donc toute d'intérêt public, n'emporte aucune responsabilité et ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'État, de la province ou des communes.

Ordres de service.

ART. 7. — Tout ordre de service émanant des agents de l'État, de la province ou des communes sera donné par écrit.

Réclamations.

ART. 8. — Dans aucun cas le concessionnaire ne pourra baser une réclamation quelconque sur des ordres verbaux qui auraient été donnés à lui ou à ses subordonnés.

Il ne pourra se prévaloir de faits qu'il croirait pouvoir imputer aux agents de l'administration, soit pour réclamer des indemnités ou des dommages-intérêts, soit pour justifier l'inexécution de l'une ou de l'autre de ses

obligations, soit pour demander la remise de tout ou partie des amendes qu'il aurait encourues, que pour autant que, dans les dix jours de leur date, il ait dénoncé par écrit ces faits au Ministre, en signalant expressément l'influence qu'ils auraient eue sur la marche des travaux ou de l'exploitation.

Cas de force majeure.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer le cas de force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les dix jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils ne les ait dénoncés par écrit, avec pièces à l'appui, au Ministre, qui appréciera.

Domages éventuels.

ART. 9. — L'État, la province ou les communes ne pourront, dans aucun cas, être rendus responsables des difficultés matérielles qui pourraient surgir dans l'exploitation du réseau ou dans l'exécution de travaux quelconques.

ART. 10. — Le concessionnaire ne pourra réclamer de l'État, de la province ou des communes aucune indemnité, ni à raison des dommages que le roulage pourrait causer aux voies ferrées, ni à raison de l'état de la chaussée et de l'influence que cet état pourrait exercer sur la conservation et l'entretien des voies ferrées, ni enfin pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Mesures d'ordre et de sécurité.

Le concessionnaire devra suspendre le service, sans avoir droit à indemnité, soit par suite de mesures temporaires de police ou d'ordre qui seraient ordonnées par les pouvoirs compétents, soit pour l'exécution de travaux sur ou sous la voie publique, par l'État, la province, les communes ou les particuliers dûment autorisés, et ce, pour ces derniers, dans les délais fixés par les arrêtés d'autorisation.

Le concessionnaire et ses agents seront obligés de se conformer en tout temps aux mesures d'ordre et de sécurité que l'autorité leur prescrira.

Domicile.

ART. 11. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Bruxelles, où lui seront adressés tous les ordres et communications de l'Administration.

Il pourra se faire représenter par un ou plusieurs mandataires munis de pleins pouvoirs, agréés par le Ministre et dont tous les actes engageront la responsabilité du mandant.

Mise en demeure.

ART. 12. — Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire, moyennant un simple avis par écrit resté trois jours sans complète exécution.

Toute mise en demeure se fera par lettre recommandée à la poste. Le concessionnaire renonce dès maintenant à exiger toute autre formalité.

Les amendes et retenues dont le concessionnaire pourrait être passible seront encourues de plein droit et sans sommation préalable.

Contraventions.

ART. 13. — Toute contravention aux clauses et conditions du présent cahier des charges pour laquelle il n'aurait pas été prévu de pénalité spéciale, donnera lieu, de plein droit, suivant ce qui sera décidé par le Ministre, en raison des circonstances, soit à une retenue de deux cents (200) francs, une fois opérée, soit à une retenue de vingt (20) francs par jour, à prélever sur le cautionnement, et ce, indépendamment des dommages-intérêts auxquels le concessionnaire pourrait être condamné si, par suite de ces contraventions, des dommages étaient causés à des tiers.

Postes et Télégraphes.

ART. 14. — Le concessionnaire transportera les facteurs des postes, les porteurs de télégrammes et les ouvriers poseurs de téléphones, sur toutes les lignes de son exploitation et par toutes ses voitures en service.

Les facteurs des postes et les porteurs de télégrammes devront être en uniforme et être munis de leur portefeuille, sacoche ou sac à dépêche, etc. ; à défaut d'uniforme, les intérimaires porteront la coiffure de service et ils seront munis d'une carte d'identité. Quant aux militaires et aux étrangers utilisés exceptionnellement par le service des postes, ils seront porteurs d'une carte d'identité et d'un portefeuille, sacoche ou sac à dépêches, suivant le cas.

Les ouvriers poseurs des téléphones seront coiffés du bonnet de service ; ils seront pourvus d'une carte d'identité ainsi que d'un bulletin de marche délivrés par l'Administration des télégraphes.

Les facteurs, les porteurs, les ouvriers poseurs et les agents provisoires précités ne pourront se placer à l'intérieur des voitures que s'il n'y a plus de place sur les plates-formes ; ils ne seront admis en 1^{re} classe que si toutes les places de seconde sont occupées. A la demande des receveurs, ils cèderont leur place dans les compartiments fermés des voitures aux voyageurs des plates-formes. Il leur est interdit de fumer sur les voitures.

Les agents à transporter par voiture seront au maximum de :

a) Administration des postes : cinq facteurs sur les lignes allant par les boulevards du centre et les rues de Laeken et Van Artevelde, vers

Schaerbeek et Laeken, Saint-Gilles et Anderlecht-Cureghem et trois facteurs seulement sur toutes les autres lignes.

b) Administration des télégraphes : deux porteurs de télégrammes et un agent des téléphones sur toutes les lignes.

Dans les cas d'urgence, justifiés sur le bulletin de marche, le nombre d'agents des téléphones pourra être porté à trois, si le nombre des agents de la poste ou des télégraphes n'est pas atteint.

Du chef de ces prestations, il sera payé annuellement au concessionnaire une somme de 15,000 francs, dont 9,000 francs par l'Administration des postes et 6.000 francs par celle des télégraphes.

Le concessionnaire sera également tenu sur réquisition de l'Administration des postes faite au moins vingt-quatre heures d'avance :

1° De mettre à la disposition de cette Administration, à des heures qu'elle indiquera, moyennant une rétribution de deux francs par voiture et par trajet complet sur une ligne de Bruxelles et ses faubourgs, des voitures réservées exclusivement au transport des facteurs. Le stationnement de ces voitures ne pourra jamais entraver le service régulier des tramways.

La Société aura le droit d'admettre des voyageurs aux places restant disponibles dans les dites voitures ;

2° De transporter sur tout son réseau, moyennant remboursement des frais de traction augmentés de 25 p. c. pour frais généraux, les véhicules postaux que l'Administration des postes jugerait à propos d'y faire circuler pour les besoins du service. L'évaluation des frais de traction et le type des voitures seront arrêtés de commun accord entre le concessionnaire et l'Administration des postes.

Ce transport ne pourra se faire qu'aux heures où les usines de production de force du concessionnaire sont en activité.

Ces voitures spéciales seront fournies, entretenues et logées par l'Administration des postes.

Le transport ne s'en fera que suivant les itinéraires effectués par les voitures du concessionnaire sur chaque ligne et sans qu'il puisse en résulter aucun trouble ou dérangement dans les services de tramways.

Des boîtes mobiles, disposées pour recevoir les lettres, télégrammes et correspondances de toute nature, pourront être adaptées à toutes les voitures ; le concessionnaire opérera gratuitement le placement et le transport de ces boîtes et de leur contenu, sur le parcours de toutes les lignes. Le dépôt des correspondances dans ces boîtes ne pourra se faire qu'aux divers points d'arrêt fixes des voitures. L'Administration des postes aura le droit de placer des boîtes aux lettres aux aubettes, le tout sans aucune responsabilité pour le concessionnaire.

L'Administration des télégraphes aura le droit d'installer, dans les parties des aubettes réservées au public, des postes téléphoniques et télégraphiques pour l'usage du public, sans qu'il en résulte aucune responsabilité ou charge pour le concessionnaire. L'Administration des télégraphes n'aura d'autre obligation que d'assurer l'entretien locatif des locaux qu'elle occupera, l'exécution des travaux de gros entretien incombant au concessionnaire.

Le concessionnaire devra transporter gratuitement les fonctionnaires et agents des postes et des télégraphes chargés de la surveillance du service dans l'agglomération bruxelloise et mettra à leur disposition des permis de libre-parcours sur tout le réseau, au nombre maximum de quinze pour chacune des deux Administrations. — Tous les dix ans, ce chiffre pourra être révisé dans le sens d'une majoration proportionnelle à l'augmentation du personnel à surveiller.

Ces permis sont indépendants de ceux qui doivent être fournis aux fonctionnaires spécialement désignés pour la vérification des installations des lignes à traction électrique.

Chacune des Administrations des postes et des télégraphes aura le droit de renoncer à l'emploi des tramways pour le transport de ses agents, tel qu'il est défini au présent cahier des charges, moyennant de prévenir le concessionnaire six mois à l'avance.

Le paiement de la redevance due au concessionnaire par l'Administration en cause cessera à l'expiration de ce délai. A partir de ce moment, le concessionnaire ne serait plus tenu qu'au transport gratuit, sur chaque voiture, d'un agent de l'Administration renonçante.

Péages.

ART. 15. — Le concessionnaire, sous la condition expresse qu'il remplira exactement ses obligations, pourra, pendant toute la durée de la concession, percevoir, à son profit, des péages dont le montant maximum est fixé à l'article 72.

CHAPITRE II.

TRACTION.

Systèmes de traction.

ART. 16. — Les différents modes de traction aujourd'hui en vigueur sont maintenus sous les réserves suivantes :

A. Le concessionnaire s'engage à remplacer la traction chevaline existant encore, par la traction électrique, suivant l'un des systèmes actuellement appliqués sur le réseau des tramways bruxellois, ou suivant tous autres systèmes et plans à arrêter d'accord entre le Ministre et le concessionnaire, les communes intéressées entendues.

Le Ministre pourra également, les communes intéressées entendues, imposer l'application de tout système de traction mécanique expérimenté avec succès pendant deux années consécutives, dans un service de tramways urbains sur une longueur d'exploitation d'au moins 5 kilomètres et dont le coût d'exploitation et les frais d'installation ne soient pas supérieurs à ceux des systèmes appliqués actuellement par le concessionnaire.

Ce coût sera déterminé par un collège de trois arbitres désignés un par

le Ministre, un par le concessionnaire et le troisième de commun accord entre eux ou, à défaut, par le président du tribunal de première instance de Bruxelles.

Ces travaux de transformation seront entrepris dans un délai de cinq ans à dater de l'approbation des présentes et devront être terminés au plus tard deux ans après, sous peine d'une pénalité calculée à raison de 5,000 francs par an et par kilomètre non transformé.

B. Le concessionnaire s'engage à supprimer, dans le délai de deux ans à dater de l'approbation des présentes la traction par câble aérien entre la place Stéphanie et la rue Berckmans (chaussée de Charleroi), pour la remplacer par le mode de traction en usage avenue Louise et ce sous peine d'une pénalité comme au littéra A.

Traction, remplacement.

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 des intérêts, à 4 p. c., le nouveau capital de premier établissement nécessaire, jusqu'au terme de la concession, sans préjudice de l'amortissement et des intérêts de la dépense faite pour établissement du système de traction à remplacer.

L'économie de dépenses d'exploitation du nouveau système de traction sera déterminée par un collège d'arbitres désignés, un par le Ministre, un par le concessionnaire et le troisième de commun accord entre eux ou, à défaut, par le président du tribunal de première instance de Bruxelles.

Le collège d'arbitres établira le délai dans lequel devra être effectuée la transformation éventuelle du mode de traction.

Télégraphe et Téléphone.

ART. 17. — Les différents systèmes de traction seront assujettis aux conditions spéciales déterminées ou à déterminer par les arrêtés respectifs d'autorisation, sans préjudice de ce qui est stipulé aux présentes. Indépendamment de ces conditions, le concessionnaire devra observer, à toute époque, les prescriptions qui lui seront dicté par le Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour assurer la protection des installations électriques du Gouvernement, quant au dommage matériel et aux perturbations dans les services de l'État, pouvant être causés par les installations ou le fonctionnement de la traction électrique des tramways.

Les travaux de protection à exécuter dans les installations du concessionnaire seront effectués par celui-ci et à ses frais, dans les délais qui lui seront assignés, sous recommandation postale, par le Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Le concessionnaire maintiendra les installations

de ses lignes électriques en parfait état d'entretien, et, en particulier, il assurera, en toutes circonstances, la continuité métallique du retour du courant. Il se prêtera à tout examen ou vérification de ses installations auxquels voudront procéder les fonctionnaires de l'État délégués à cette fin, et mettra des cartes permanentes de libre parcours, au nombre de quatre au maximum, à la disposition de ces fonctionnaires. Le concessionnaire fournira sur place, à ses frais, les engins et le personnel nécessaires aux susdites vérifications. Si les conditions relatives à l'établissement ou à la modification du système protecteur, de même que la réparation des défauts n'étaient point réalisées ou cessaient de l'être, l'Administration des télégraphes, après une mise en demeure adressée au concessionnaire, par lettre recommandée et restée inopérante pendant huit jours, signalera la chose au Ministre de l'agriculture et des travaux publics qui pourra interdire l'usage de la traction électrique, sur tout ou partie du réseau, sans dédommagement quelconque jusqu'à la mise en état.

Le concessionnaire prend à sa charge, à toute époque, les frais des travaux et appareils que l'État jugerait nécessaire d'exécuter ou d'établir à l'effet de protéger ses installations et son personnel contre les effets nuisibles des courants de la traction électrique ; tout travail sur les lignes et dans les bureaux de l'Etat sera effectué par les soins du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, après avis donné par écrit au concessionnaire.

Les sommes à rembourser à l'État, pour les travaux à exécuter par lui aux frais du concessionnaire, seront acquittées sur la simple production d'un état détaillé.

CHAPITRE III.

REDEVANCES.

Redevances.

ART. 18. — Le concessionnaire paiera les redevances stipulées ci-après :

A. A la commune d'Anderlecht, la redevance annuelle sera de :

a) fr. 1,100-50 jusqu'au 28 mai 1901.

b) fr. 1,551 du 29 mai 1901 au 3 janvier 1942.

c) fr. 2,551 du 4 janvier 1942 au 31 décembre 1945.

d) Pour les lignes ou tronçons de lignes à créer, sur le territoire de la commune, il sera payé une redevance de 250 francs par kilomètre, pour les trois premières années de leur exploitation et de 500 francs à partir de la 4^e année jusqu'à la 10^e incluse : à partir de la 11^e année, cette redevance subira une majoration de 500 francs par période de 10 ans et par kilomètre.

B. A la ville de Bruxelles, la redevance sera de :

a) Depuis l'année 1899 jusqu'au 31 décembre 1909,

1^o) Une redevance annuelle fixe, établie comme suit :

pour l'année	1899	fr.	127,543	52
—	1900	—	130,043	52
—	1901	—	132,533	52
—	1902	—	135,108	52
—	1903	—	137,608	52
—	1904	—	140,108	52
—	1905	—	142,608	52
—	1906	—	145,108	52
—	1907	—	147,608	52
—	1908	—	150,108	52
—	1909	—	152,608	52

2° Une redevance annuelle variable, calculée à raison de deux p. c. des sommes distribuées par la Société anonyme Les Tramways bruxellois, à ses différentes catégories d'actions.

b) Du 1^{er} janvier 1910 au 31 décembre 1945,

1° Une redevance annuelle fixe de (152,608 52) cent cinquante deux mille six cent huit francs cinquante-deux centimes.

2° Une redevance annuelle variable, calculée à raison de 3 p. c. des sommes distribuées par la Société anonyme Les Tramways bruxellois, à ses différentes catégories d'actions jusqu'au 31 décembre 1929 — et de 4 p. c. de ces mêmes sommes du 1^{er} janvier 1930 au 31 décembre 1945.

C. A la commune d'Etterbeek, la redevance annuelle sera de fr. 870 » jusqu'au 31 décembre 1945.

D. A la commune d'Ixelles, la redevance annuelle sera de :

1° Une redevance fixe de fr. 714-63 jusqu'au 31 décembre 1945.

2° Une redevance variable constituée par une somme calculée à raison de 4 p. c. sur le total des redevances annuellement payées à la ville de Bruxelles, telles qu'elles sont indiquées sub littera B ci-dessus.

E. A la commune de Laeken, la redevance annuelle sera de 1,000 francs, jusqu'au 31 décembre 1945.

F. A la commune de Molenbeek-Saint-Jean, la redevance annuelle sera de :

1,000 francs	depuis 1899	jusqu'au 31 décembre	1908.
1,500	—	du 1 ^{er} janvier 1909 au	— 1918.
2,000	—	— 1919 —	— 1928.
2,500	—	— 1929 —	— 1938.
3,000	—	— 1939 —	— 1945.

G. A la commune de Saint-Gilles, la redevance annuelle sera de :

Fr. 2,571-75	jusqu'au 28 mai	1901.
— 2,422-50	du 29 mai 1901	au 24 octobre 1901.
— 2,756-50	du 25 octobre 1901	au 31 décembre 1945.

H. A la commune de Saint-Josse-ten-Noode, la redevance annuelle sera de :

2,000 francs	depuis 1899	jusqu'au 31 décembre	1908.
3,000	—	du 1 ^{er} janvier 1909 au	— 1918.
4,000	— —	— 1919 —	— 1928.
5,000	— —	— 1929 —	— 1938.
6,000	— —	— 1939 —	— 1948.

I. A la commune de Schaerbeek, la redevance annuelle sera de :

Fr. 1,584-95 jusqu'au 31 décembre 1899.

La redevance augmentera chaque année de fr. 63-05 jusqu'au 31 décembre 1913 et sera alors de fr. 2,520-70.

Du 1^{er} janvier 1914 au 31 décembre 1923, l'augmentation annuelle sera de fr. 18-30.

Du 1^{er} janvier 1924 au 31 décembre 1941, la redevance annuelle sera de 2,522 francs.

Du 1^{er} janvier 1942 au 31 décembre 1948, elle sera de 3,044 francs.

J. A la commune d'Uccle, la redevance annuelle sera de :

63 francs du 25 octobre 1901 au 31 décembre 1948.

K. A la province de Brabant, la redevance annuelle sera de :

a) 500 francs par kilomètre de ligne empruntant la voirie provinciale sur la chaussée d'Alseberg, à partir du 25 octobre 1901 jusqu'au 31 décembre 1948.

b) 500 francs par kilomètre de ligne empruntant la voirie provinciale sur la chaussée de Haecht, à partir du 3 janvier 1942 jusqu'au 31 décembre 1948.

ART. 19. — Pour les années de concessions incomplètes, les sommes dues du chef des redevances ci-dessus, seront calculées au prorata de l'époque de l'année où les redevances sont exigibles et où elles cesseront de l'être.

ART. 20. — Toutes ces redevances seront payées le 30 juin de chaque année pour l'année précédente et les participations dans les bénéfices seront calculées, chaque année, sur les bénéfices de l'année antérieure.

ART. 21. — Les redevances comprennent le droit d'usage de la voie publique pour les lignes des tramways et les voies d'accès aux remises, le droit de stationnement des voitures en service et toutes autres taxes existantes ou à établir sur les dites voitures, soit au profit des communes, de la province ou de l'État.

CHAPITRE IV.

VOIES ET TRAVAUX.

Écartement.

ART. 22. — Toutes les lignes seront à l'écartement de 1^m.433. Elles seront à double voie partout où la largeur des voies publiques et les besoins de la circulation le permettent, suivant ce qui sera décidé par le Ministre, qui approuvera les plans et formulera à ce sujet les indications nécessaires, les communes intéressées entendues.

Le concessionnaire s'engage à établir, dans les deux ans qui suivront l'approbation des présentes, tout le réseau appartenant à la Société du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles-Ixelles-Boendael à l'écartement des voies du réseau des Tramways bruxellois (1^m.433) et à reporter, le plus tôt possible, à environ trois mètres du trottoir, la voie longeant les immeubles situés à la Porte de Namur, entre la chaussée d'Ixelles et la rue du Champ-de-Mars, et ce, sous peine d'une pénalité calculée à raison de cinq mille francs par kilomètre et par année de retard.

Profils.

ART. 23. — Les voies ferrées doivent être du système dit à niveau, avec rails établis au niveau de la surface des chaussées.

ART. 24. — Les rails doivent être profilés et fixés de manière qu'il n'en résulte aucune entrave pour la circulation des voitures ordinaires, aucun danger pour les piétons, aucun obstacle pour l'écoulement des eaux.

Ils auront la forme et les dimensions indiquées aux plans approuvés par le Ministre.

ART. 25. — Superficiellement chaque voie ferrée doit comprendre une zone entre-rails, et extérieurement à chaque rail, une zone contre-rail. Chaque zone contre-rail doit avoir, au minimum, 53 centimètres de largeur.

ART. 26. — Le profil des zones et des parties culminantes des rails doit coïncider avec le profil de la voie publique régularisé d'après les indications des agents chargés de la surveillance.

Exécution des travaux.

ART. 27. — L'exécution des travaux aura lieu conformément aux règles de l'art avec tous les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée et conformément aux indications des dits agents.

ART. 28. — Le pavage d'une zone contre rail correspondant à un filet d'eau de la voie publique sera exécuté au mortier.

ART. 29. — Les encadrements des regards d'égout que comportent les filets d'eau seront, autant que possible, respectés. S'ils doivent être modifiés ou déplacés, ils le seront d'après les indications des mêmes agents.

ART. 30. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux. Il devra, partout où de besoin, détourner les fossés et rigoles et déplacer les bouches et regards d'égouts, etc.

ART. 31. — Il rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux obligerait à modifier.

ART. 32. Lorsque, pour la construction et la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées, macadamisées ou autres de la voie publique situées en dehors des zones contre-rails, le démontage et la reconstruction de ces parties, de même que de celles comprises entre les limites des dites zones, seront effectués aux frais du concessionnaire.

ART. 33. — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose de la voie seront effectuées avec toutes les précautions désirables. Les chaussées devront, si faire se peut, être rétablies dans la même journée, de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

ART. 34. — Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Matériaux.

ART. 35. — Indépendamment des matériaux neufs à fournir pour couvrir le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées, le concessionnaire fournira la quantité de boutisses et autres matériaux nécessaires afin d'opérer ce rétablissement, en évitant l'emploi de demi-pavés.

ART. 36. — Les matériaux à mettre en œuvre dans la construction de la voie devront être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts susceptibles de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art.

ART. 37. Tous les matériaux à mettre en œuvre devront indistinctement avoir été reçus par les agents de l'Administration, avant que le concessionnaire puisse les mettre en œuvre.

ART. 38. — Les matériaux à employer pour le chaussage des zones entre-voie, entre-rails et contre-rails, seront toujours de mêmes matières, qualité et dimensions que ceux de la voie publique.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées, qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

ART. 39. — Les matériaux qui ne réunissent pas les qualités et les conditions prescrites seront, si l'Administration l'exige, immédiatement enlevés

par le concessionnaire, faute de quoi cet enlèvement sera fait d'office, aux frais et risque du concessionnaire.

ART. 40. — Toute substitution de matériaux non reçus à des matériaux reçus, donnera lieu à une retenue égale au double de la valeur des matériaux reçus et remplacés.

ART. 41. — Le concessionnaire mettra à ses frais, en tous temps et à première demande, à la disposition des agents de l'Administration chargés de la surveillance des travaux, les ouvriers, outils et objets quelconques d'un usage courant nécessaires à la vérification et à la réception des matériaux.

Plans.

ART. 42. — Dans les quinze jours qui suivront la date de la remise au concessionnaire des plans approuvés, celui-ci devra en faire parvenir deux expéditions au Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics, qui en transmettra une, le cas échéant, à la province ou aux communes intéressées.

Travaux.

ART. 43. — L'exécution sera commencée, pour être continuée sans désemparer, sauf les cas de force majeure, dans les trois mois de la remise des plans approuvés.

Elle devra être totalement achevée dans le délai qui aura été convenu, sous peine de cent francs de retenue pour chaque jour de retard.

ART. 44. — Avant de commencer les travaux, le concessionnaire effectuera le tracé des ouvrages et établira un nombre suffisant de repères de nivellement auxquels la hauteur relative des différentes parties des ouvrages sera exactement rapportée. Il fera placer, partout où les agents de l'Administration le jugeront nécessaire, des piquets, jalons, lattes de profils, etc.

Lorsque ces opérations seront terminées, il en informera par écrit l'Administration. Elles seront vérifiées et rectifiées, s'il y a lieu, par les agents compétents, en présence du concessionnaire ou de son délégué.

Le concessionnaire devra veiller au maintien des piquets, jalons, lattes de profils, etc., dans la position et à la hauteur fixées.

Il est en tout cas responsable de toutes les conséquences qui pourraient résulter de ce qu'ils auraient été déplacés ou dérangés.

ART. 45. — S'il est constaté pendant l'exécution que le concessionnaire ne se conforme pas aux règles de l'art ou qu'il s'écarte, sans autorisation, des conditions des projets définitifs ou des spécimens-types approuvés, le Ministre se réserve le droit de faire démolir les travaux, en tout ou en partie, et de les faire reconstruire aux frais du concessionnaire, si celui-ci reste en défaut de le faire immédiatement, après une mise en demeure, conformément à ce qui est stipulé par l'article 12.

ART. 46. — Tous les frais quelconques du pavage des zones entre-voie, entre-rails et contre-rails, ainsi que des autres parties de la voie publique à

remanier pour les raccordements seront supportés par le concessionnaire, que ce pavage soit effectué directement par lui ou par les entrepreneurs de l'État, de la province ou des communes. Dans ce dernier cas, les frais seront remboursés sur bordereaux approuvés par l'Administration intéressée.

ART. 47. — La concessionnaire mettra l'État, la province et les communes à même de se rendre un compte exact tant des travaux projetés que de la situation des voies ferrées, de leurs dépendances et du matériel roulant. A cette effet, il fournira, dans la quinzaine de la demande, tous les éléments graphiques, spécimens et renseignements exigés par le Ministre, le Gouverneur de la province et les communes.

ART. 48. — Le Gouvernement a le droit, après en avoir référé aux communes :

1° De fixer et de modifier les emplacements des voies d'évitement ou de stationnement ;

2° D'ordonner toutes modifications aux tracés et profils des lignes nécessitées par les changements de direction ou de niveau de la voirie.

Réception.

ART. 49. — Les travaux seront reçus par des agents de l'État, de la province ou des communes, en présence du délégué du concessionnaire.

Dispositions générales.

ART. 50. — Pour tout ce qui n'est pas contraire ou prévu aux présentes, relativement à l'exécution des travaux, toutes les clauses et conditions du cahier général des charges imposées aux entreprises des travaux de l'État, arrêté le 10 novembre 1890 par le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics et de son annexe du 27 novembre 1897, ainsi que des cahiers des charges spéciaux relatifs à l'entretien des routes empruntées par les voies des tramways sont applicables à la présente entreprise, avec les modifications et additions indiquées au présent cahier des charges.

Aubettes.

ART. 51. — Les aubettes existantes actuellement et énumérées ci-après, seront maintenues jusqu'à disposition contraire de l'État, les communes entendues, savoir :

Une à l'entrée du Bois de la Cambre ;

Une avenue Louise, au coin de la chaussée de Vleurgat ;

Une à l'entrée de la partie plantée de l'avenue Louise et de la place Stéphanie ;

Une au coin de la rue des Quatre-Bras et du boulevard de Waterloo ;

Une à l'ancienne porte de Namur ;

Une rue Royale, au coin de la place des Palais ;

Une rue Royale, au coin de la rue du Loi ;

- Une à l'ancienne porte de Schaarbeek ;
- Une place de la Reine ;
- Une place de la Constitution, près de l'arrivée des voyageurs venant de la gare du Midi ;
- Deux sur la place de la Bourse ;
- Une avenue de la Reine, à Lacken ;
- Deux place Rogier ;
- Une boulevard Botanique près de la rue Neuve ;
- Une place Liedts ;
- Une place du Pavillon ;
- Une place Eug. Verboekhoven ;
- Une place Madou ;
- Une à l'angle de la rue de la Loi et de l'avenue des Arts ;
- Une au Rond-Point de la rue de la Loi ;
- Une au Parc Léopold ;
- Une place de Luxembourg ;
- Une à l'angle de la rue Belliard et de l'avenue des Arts ;
- Une à l'angle de l'avenue Marnix et de la rue du Trône ;
- Une porte de Hal ;
- Une au carrefour des boulevards du Hainaut et du Midi ;
- Une porte de Flandre ;
- Une à l'ancienne porte d'Anvers ;
- Une à Anderlecht ;
- Une avenue Brugman, coin de la rue du Presbytère ;
- Une à Ucele :
- Une place Sainte-Croix ;
- Une à la place communale à Forest ;
- Une à la Petite-Suisse à Ixelles ;
- Une à la chaussée de la Hulpe à Ixelles ;
- Une à Tervueren.

Des aubettes devront être établies par le concessionnaire et à ses frais exclusifs au points qui lui seront indiquées par le Gouvernement, d'accord avec les communes, moyennant obtention des autorisations nécessaires.

CHAPITRE V.

PERSONNEL ET MATÉRIEL ROULANT.

Voitures.

ART. 52. — La disposition, la forme et les dimensions des voitures nouvelles à construire doivent être préalablement approuvées par le Ministre, les communes intéressées entendues.

ART. 53. — La largeur maxima des voitures, y compris toute saillie quelconque, sera de 2^m.20, et leur plus forte saillie, en dehors de la joue extérieure des rails, ne dépassera pas 0^m.55.

ART. 54. — Les voitures seront construites de manière à offrir l'espace nécessaire au nombre maximum de voyageurs fixé par le Ministre, les communes intéressées entendues.

ART. 55. — Chaque voiture portera l'inscriptions du nombre de voyageurs qu'elle pourra contenir.

Il ne pourra en être admis davantage.

ART. 56. — Une inscription, lisible à distance, indiquera à l'extérieur de chaque voiture, les points principaux et les points extrêmes de son itinéraire.

ART. 57. — Pour les annonces à l'extérieur des voitures, le Gouvernement se réserve le droit de les subordonner aux conditions et limites qu'il indiquera ; pour celles se faisant à l'intérieur des voitures, elles ne pourront, concurremment avec les tableaux de service, occuper plus d'un tiers de la hauteur des vitrages.

ART. 58. — Les voitures seront munies de lanternes à l'avant et l'arrière. Chaque voiture aura son numéro d'ordre peint sur l'avant, sur l'arrière, sur les deux côtés, ainsi qu'à l'intérieur.

ART. 59. — Chaque voiture devra être pourvue de freins capables de permettre, en toute sécurité, la descente des plus forte pentes du réseau.

ART. 60. — Le matériel roulant sera constamment entretenu dans les meilleures conditions.

Personnel.

ART. 61. — Le personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

ART. 62. — Un costume-uniforme et un numéro distinct sont obligatoires pour les conducteurs, les receveurs et tous agents quelconques, préposés au service, dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 63. — Le concessionnaire devra congédier ceux des agents qui lui seraient signalés par le Ministre, pour avoir fait preuve d'imprudence ou d'inaptitude, ou qui auraient manqué de politesse ou de convenance envers le public.

ART. 64. — Le concessionnaire devra maintenir, en faveur du personnel, les avantages stipulés dans la lettre adressée à la ville de Bruxelles, à ce sujet, par la Société des tramways bruxellois sous la date du 30 avril 1898, insérée au *Bulletin communal*, séance du 2 mai 1898, et dont une copie est visée par le Ministre et le concessionnaire.

CHAPITRE VI.

EXPLOITATION DU RÉSEAU.

Règlements de police.

ART. 65. — L'exploitation du réseau sera régie par les règlements généraux de police pris en vertu de la législation sur les tramways, ainsi que de

toutes autres dispositions arrêtées par les autorités dans les limites de leurs attributions.'

Le débit de boissons alcooliques distillées et l'affichage de réclames en faveur de fabricants ou débitants de semblables boissons sont interdits sur ou dans les aubettes et voitures du concessionnaire.

Il est de même interdit d'y exposer en vente des publications, dessins ou imprimés contraires à la morale ou aux bonnes mœurs.

ART. 66. — Si les mesures prescrites au présent cahier des charges, dans l'intérêt de la sécurité publique, sont ultérieurement jugées insuffisantes, le Ministre pourra en imposer d'autres, auxquelles le concessionnaire devra se soumettre comme si elles avaient été inscrites au présent cahier des charges.

ART. 67. — Le Ministre, le Gouverneur de la province et les autorités locales se réservent le droit de suspendre momentanément le service de certaines parties de lignes, par mesure d'ordre, dans les circonstances extraordinaires, telles que fêtes et cérémonies publiques, ou lorsque des travaux à exécuter à la voirie rendront le passage difficile ou dangereux. Le concessionnaire ne pourra réclamer de ce chef aucune indemnité.

Horaires.

ART. 68. — Le service commencera au plus tard à 7 heures du matin en été (avril-septembre) et à 7 heures et demie en hiver (octobre-mars) et finira au plus tôt à 11 heures en hiver et à minuit en été, sans préjudice aux services de nuit actuellement organisés et dont un tableau complet est visé par le Ministre et le concessionnaire.

ART. 69. — Le nombre des voyages, les itinéraires, les heures de départ et d'arrivée seront fixés de commun accord entre le concessionnaire et le Ministre, à l'intervention des communes, étant entendu que, sauf en ce qui concerne les lignes desservant la banlieue (comme Forest, Uccle, Boitsfort, Auderghem, Tervueren, l'avenue Militaire, etc.), il ne pourra s'écouler un intervalle de plus de dix minutes entre le passage, à chaque station, de deux voitures consécutives.

Après 10 heures du soir, ce minimum ne sera pas applicable; toutefois, il devra y avoir au moins un départ tous les quarts d'heures sur les lignes desservant Bruxelles et ses faubourgs et, à partir de 9 heures du soir, un départ d'heure en heure pour les lignes desservant la banlieue.

ART. 70. — Le concessionnaire est tenu d'établir les services des lignes passant par les boulevards du centre, de manière à amener, entre les stations du Midi et du Nord, un service minimum de toutes les trois minutes.

Classes.

ART. 71. — Toutes les voitures isolées et tous les trains sur les lignes du haut de la ville peuvent comporter deux classes.

Le nombre de places de seconde devra toujours être supérieur au nombre des places de première classe, dans les voitures isolées ou dans les trains.

CHAPITRE VII.

TAXES ET CONDITIONS DE TRANSPORT.

Tarifs.

ART. 72. — Les prix de transport à percevoir pendant toute la durée de la concession ne pourront dépasser ceux indiqués aux tableaux annexés au présent cahier des charges.

A partir de l'expiration de la deuxième année qui suivra l'application générale de l'électricité sur toutes les lignes actuellement concédées, ces tarifs (à l'exclusion toutefois des tarifs spéciaux des lignes suburbaines comme Tervueren, Boitsfort et lignes similaires à venir), seront réduits à une taxe uniforme de dix centimes en seconde classe, avec maintien des surtaxes prévues pour la première classe et les correspondances, lorsque le bénéfice moyen kilométrique de toutes les voitures en service sur les lignes exploitées par le concessionnaire aura, pendant trois années consécutives, dépassé de moitié celui obtenu la deuxième année qui suivra l'application générale de l'électricité sur toutes les lignes actuellement concédées.

A titre de mesure transitoire, quant aux réductions de tarifs à effectuer ensuite des présentes, le concessionnaire aura, pour les mettre en pratique, un délai de quatre mois.

Enfants.

ART. 73. — Les enfants âgés de moins de six ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Billets de correspondance.

ART. 74. — Dans un délai de six mois à dater de l'approbation des présentes, il sera délivré sur tout le réseau à l'exception des lignes vers Tervueren et vers Boitsfort, des billets de correspondance de 5 et de 10 centimes pour les relations des lignes qui se croisent ou se prolongent entre elles.

Les billets de 5 centimes donneront droit au parcours d'une section sur la ligne en correspondance.

Les billets de 10 centimes donneront droit au parcours de la ligne en correspondance jusqu'à son extrémité.

Le voyageur devra désigner la destination pour laquelle il désire la correspondance et payer son billet de correspondance, en même temps qu'il paiera la taxe du trajet sur la ligne initiale.

Les billets de correspondance sont personnels et incessibles ; ils ne donnent droit qu'à un changement de ligne sans aucune surtaxe pour la 1^{re} classe.

Ils ne sont valables que par la voie la plus directe, et pour autant qu'ils soient utilisés endéans l'heure de leur délivraison, accompagnés du billet du parcours effectué sur la ligne initiale.

La correspondance et la durée du trajet ne sont pas garanties et les billets

de correspondance ne donnent droit à une place que pour autant qu'il y en ait de disponible.

Perception des taxes.

ART. 75. — La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

ART. 76. — Le concessionnaire pourra effectuer les transports à des prix inférieurs à ceux indiqués ci-dessus, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, ou bien avec autorisation du Ministre, pour des catégories spéciales de voyageurs.

Il pourra de même délivrer des abonnements à des prix à approuver par le Ministre.

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre et le public en sera informé quinze jours d'avance, par des affiches apposées dans les aubettes et par des avis insérés dans les journaux.

ART. 77. — Si le concessionnaire effectuait des transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs en vigueur, sans qu'il ait été satisfait, au préalable, aux conditions énoncées ci-dessus, le Ministre pourrait rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie et les prix, ainsi abaissés, ne pourraient être relevés qu'ensuite d'une nouvelle autorisation et à la condition que le public soit prévenu au moins un mois d'avance par des affiches et des avis.

Services de nuit.

ART. 78. — Les taxes ci-dessus pourront être doublées pour les services de nuit, c'est-à-dire dont les voitures quittent le point de départ à partir de minuit.

Libres parcours.

ART. 79. — Les fonctionnaires et agents chargés du contrôle auront le droit d'être transportés gratuitement et d'avoir constamment accès dans les dépendances du tramway; la liste en sera arrêtée chaque année par le Ministre.

Petits paquets.

ART. 80. — Il sera loisible aux voyageurs de transporter tous objets de petit volume ne dépassant pas un poids de 15 kilogrammes, pouvant être placés sous les bancs ou sur les genoux, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Chiens.

ART. 81. — Les chiens accompagnant les voyageurs et pouvant, sans inconvénient pour personne, être tenus sur les genoux des voyageurs, seront transportés gratuitement.

Avis au public.

ART. 82. — Indépendamment de ce qui est prescrit par le règlement de police, le concessionnaire est tenu d'afficher, dans chaque compartiment des voitures, dans les aubettes et autres dépendances ouvertes au public, des tableaux renfermant les indications relatives aux heures de départ, aux points d'arrêt, à l'application des tarifs et, en général, tous les renseignements de service pouvant être utiles aux voyageurs.

Cette publication se fera dans les deux langues, de même que les inscriptions prescrites par les articles 55 et 56.

CHAPITRE VIII.

ENTRETIEN DE LA VOIRIE.

Entretien.

ART. 83. — Le tramway et toutes ses dépendances devront être entretenus constamment dans les meilleures conditions, de manière à ne jamais entraver la circulation publique.

ART. 84. — La partie de la voie publique dont l'entretien incombe au concessionnaire se composera de l'entre-voie et des zones indiquées à l'article 25.

Pour les parties pavées, cet entretien consistera en relevés à bouts vieux et menus réparations et repiquages.

ART. 85. — Toutefois, aux endroits où la voie ferrée occupera le bas côté d'une chaussée, de telle façon que la largeur comprise entre le rail inférieur et la bordure du trottoir ait une largeur maximum d'un mètre, le concessionnaire aura à pourvoir à l'entretien de toute cette partie de la voirie ; si cet espace est supérieur à un mètre, le concessionnaire n'aura à sa charge que l'entretien normal prévu à l'article 84.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées, macadamisées ou autres de la voie publique situées en dehors des zones dont l'entretien incombe au concessionnaire comme il est dit ci-dessus, il devra entretenir ces parties à ses frais, pendant une année, à dater de la réception des ouvrages exécutés. Il en sera de même des ouvrages souterrains.

ART. 86. — Si le concessionnaire était en défaut de satisfaire aux réquisitions qui lui seraient adressées pour l'exécution des obligations résultant du chapitre VIII, le Ministre, le Gouverneur de la province et les communes pourraient y pourvoir d'office, aux frais du dit concessionnaire, conformément à ce qui est stipulé à l'article 12.

CHAPITRE IX.

CAUTIONNEMENT, DÉCHÉANCE, DURÉE ET RACHAT DE LA CONCESSION.

Cautionnement.

ART. 87. — Dans le mois qui suivra l'approbation des présentes, le concessionnaire versera dans une caisse de l'État, aux taux et conditions déterminés par le Département des Finances, à titre de cautionnement, une somme de cent mille francs, qui sera retenue jusqu'à l'expiration de la concession.

Cette somme pourra être déposée en fonds d'État belges et les coupons d'intérêt en appartiendront au concessionnaire.

Les retenues, pour travaux exécutés d'office, de même que les pénalités, seront prélevées sur le cautionnement. L'Administration pourra, en cas de dépôt de titres, en faire vendre, à cet effet, à la Bourse, par le ministère d'un agent de change et à due concurrence.

Si le cautionnement est entamé par application d'une pénalité, le concessionnaire devra, sous peine de déchéance, le reconstituer dans les huit jours de l'information qui lui en sera donnée par le Gouvernement.

Déchéance.

ART. 88. — Le concessionnaire pourra être déchu de tous ses droits :

1° Si les travaux ne sont pas terminés trois mois après l'expiration du délai fixé soit par le présent cahier des charges, soit par les arrêtés de concession ;

2° Si le service n'est pas mis en activité aux dates prescrites ou au plus tard un mois après la réception des travaux quand il s'agit de lignes nouvelles ;

3° Si l'exploitation d'une ligne est suspendue pendant dix jours consécutifs sans cause légitime reconnue par le Ministre ;

4° Si le concessionnaire restait plus de trois mois en retard de payer les redevances prévues au présent cahier des charges.

Toutefois, la déchéance ne sera pas encourue si le concessionnaire n'a pu remplir ses obligations par suite de grève, ou bien par suite de circonstances de force majeure, constatées dans les délais prescrits à l'article 8.

ART. 89. — La déchéance serait prononcée par arrêté royal et le Gouvernement, après en avoir référé aux communes, ordonnerait soit la suppression partielle ou totale des voies, soit leur conservation.

ART. 90. — En cas de suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans leur état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, ou d'office, après deux avertissements réitérés.

ART. 91. — En cas de maintien des voies, pour ce qui concerne les lignes en construction, il sera procédé à une adjudication de l'entreprise sur les

bases du présent cahier des charges et sur une mise à prix admise par le Ministre, des ouvrages, des matériaux approvisionnés et du matériel.

Cette adjudication sera prononcée au profit de celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

ART. 92. — Le concessionnaire déchu devra accepter la somme que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourra élever à ce sujet aucune réclamation ou prétention, de quelque chef que ce puisse être.

ART. 93. — Si cette adjudication ne donnait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et le matériel seraient acquis, sans aucune indemnité, à l'autorité qui serait compétente, au moment de la déchéance, pour octroyer à nouveau les concessions. Cette autorité pourrait en disposer comme elle l'entendrait, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de ses droits.

ART. 94. — Pour ce qui concerne les lignes en exploitation, l'autorité compétente, désignée à l'article précédent, sera, par le fait de la déchéance, subrogée à tous les droits du concessionnaire sur les lignes déclarées déchues, leurs dépendances et le matériel, tant fixe et mobile que roulant, tels qu'ils existeront à cette époque ; elle en aura immédiatement la propriété sans aucune indemnité et entrera en jouissance de tous ses produits.

ART. 95. — Quelle que soit la cause pour laquelle le concessionnaire aura été déclaré déchu, le cautionnement sera acquis à l'État à titre de clause pénale, sans préjudice de tous autres dommages-intérêts et pénalités, s'il y a lieu.

Reprise.

ART. 96. — A partir du 31 décembre 1920, et moyennant un préavis d'un an, les concessions faisant l'objet du présent cahier des charges pourront toujours être rachetées par l'autorité qui sera compétente, au moment du rachat, pour octroyer à nouveau ces concessions 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 entre le 31 décembre 1920 et le 31 décembre 1925, d'une prime de 20 p. c. si le rachat a lieu entre le 31 décembre 1925 et le 31 décembre 1930, ou d'une prime de 15 p. c. si le rachat a lieu après le 31 décembre 1930. 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 des concessions.

La recette nette d'exploitation est la différence entre les recettes de toute nature (à l'exclusion du produit net des locations de l'immeuble affecté au siège social) et les dépenses d'exploitation de toute nature, majorées des redevances fixées par l'article 18.

Ces dépenses d'exploitation sont relevées dans un tableau détaillé dont un exemplaire est visé par le Ministre et par le concessionnaire.

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 légal au produit moyen de la rente de l'État pendant les trois dernières années précédant le rachat, augmenté de 1/4 (un quart) pour cent.

Si le rachat s'opère endéans cinq ans à dater d'un abaissement des tarifs opéré conformément au § 2 de l'article 72, les annuités dues au concessionnaire seront établies, comme il est dit ci-dessus, mais en calculant la moyenne sur les résultats des cinq années qui auront précédé la date du dit abaissement des tarifs.

Si le rachat s'opère entre la cinquième et la dixième année après la date du dit abaissement éventuel des tarifs, les annuités dues au concessionnaire seront établies comme il est dit ci-dessus, mais en calculant la moyenne sur les résultats de cinq années composées des deux années les plus favorables parmi les cinq précédant le rachat et des trois années les plus favorables parmi les cinq ayant immédiatement précédé l'époque de l'abaissement des tarifs.

Moyennant paiement du prix de rachat ainsi déterminé et sous réserve de ce qui est stipulé ci-après, le pouvoir intéressé entrera immédiatement en possession de toutes les concessions, formant le réseau ci-dessus concédé aux tramways bruxellois, avec toutes ses améliorations ou modifications, tel qu'il se comportera à l'époque du rachat.

Cette prise de possession comprendra, sous les réserves ci-après, les voies ferrées et leurs dépendances existant sur la voie publique ainsi que les aubettes, de même que le matériel roulant de toute nature, les usines de production de force (matériel fixe, bâtiments et terrains de ces usines), 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 de 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 appartiendront les diverses catégories de la voirie empruntée par les dites voies.

Le pouvoir qui aura exercé le droit de rachat pourra reprendre ces objets, à la dite époque, moyennant d'en indemniser les intéressés à dire d'experts.

ART. 97. — 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 serait attribué en cas de rachat, quant au réseau faisant l'objet des présentes. Ce même pouvoir aura le droit, ainsi qu'il en a la faculté en cas de rachat, de reprendre le matériel fixe des voies et de leurs dépendances, moyennant d'indemniser, à dire d'experts, les diverses autorités intéressées, comme il est prévu à l'article 96 ci-dessus.

ART. 98. — Les approvisionnements destinés à l'exploitation, tels que coupons, combustibles, huiles, etc., pourront être également repris, en tout ou partie, à dire d'experts, par le pouvoir intéressé, tant à l'époque du rachat qu'à l'expiration des concessions.

ART. 99. — Les dispositions de l'article 97 ne seraient applicables que si la voie ferrée doit être maintenue en tout ou en partie.

Dans le cas où l'autorité compétente déciderait, au contraire, que la voie ferrée doit être supprimée, en tout ou en partie, la voie supprimée restera appartenir au concessionnaire, elle sera enlevée par lui et les lieux remis dans l'état primitif, par les soins et aux frais du concessionnaire et, au besoin, d'office, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

ART. 100. — Pendant les cinq dernières années de la concession, le Gouvernement aura le droit de faire saisie-arrêt sur le produit des péages et de l'employer à rétablir les lignes et leurs dépendances, ainsi que le matériel roulant dans l'état prescrit, si le concessionnaire ne satisfait pas pleinement et entièrement à ses obligations.

ART. 101. — Les actes de concession antérieurs à la date d'approbation des présentes et relatifs aux lignes susmentionnées sont abrogés et remplacés par les présentes, sauf en ce qui concerne les mesures convenues ou prescrites pour l'usage en commun de parties de lignes, comme aussi pour tout ce qui est stipulé quant aux passages à niveau tant des chemins de fer de l'État que des lignes vicinales.

Annexé à notre convention en date de ce jour.

Bruxelles, le 26 avril 1899.

Société Anonyme « Les Tramways bruxellois ».

L'Administrateur-Directeur-Général,

LÉON JANSSEN.

Un administrateur,

C. DUPUICH.

Le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

LÉON DE BRUYN.

Ligne de Laeken à Anderlecht (église), par les Halles, avec embranchement du pont de la Senne (chaussée de Mons) à la gare du Midi, par la rue de Fiennes.

Prix des places.

I

STATIONS.	Laeken.	Dépôt.	Porte d'Anvers.	Halles.	Porte d'Anderlecht.	Rue de l'Instruction.	Anderlecht.
Laeken	»	10	10	15	15	15	15
Dépôt	10	»	10	10	15	15	15
Porte d'Anvers	10	10	»	10	10	15	15
Halles	15	10	10	»	10	10	15
Porte d'Anderlecht	15	15	10	10	»	10	10
Rue de l'Instruction	15	15	15	10	10	»	10
Anderlecht	15	15	15	15	10	10	»

STATIONS.	Anderlecht.	Rue de l'Instruction.	Gare du Midi.
Anderlecht	»	10	10
Rue de l'Instruction	10	»	10
Gare du Midi	10	10	»

Ligne de la place Verboeckhoven à Forest (place Communale), par la gare du Nord, la Bourse et la gare du Midi, avec embranchement de la gare du Midi à la chaussée de Forest, par la rue Joseph-Claes et la rue de Mérode.

Prix des places.

II

STATIONS.	Place Verboeckhoven.	Place Liedts.	Gare du Nord.	Bourse.	Gare du Midi.	Limite Saint-Gilles-Forest ou chaussée de Forest.	Rue du Gazomètre.	Place Communale de Forest.
Plac Verboeckhoven	»	10	10	15	15	15	15	15
Place Liedts	10	»	10	10	15	15	15	15
Gare du Nord	10	10	»	10	10	15	15	15
Bourse	15	10	10	»	10	10	15	15
Gare du Midi	15	15	10	10	»	10	10	15
Limites de Saint-Gilles-Forest ou chaussée de Forest	15	15	15	10	10	»	10	10
Rue du Gazomètre	15	15	15	15	10	10	»	10
Place Communale de Forest	15	15	15	15	15	10	10	»

Ligne de la gare du Nord (place Rogier) par la rue du Progrès, à Laeken, à la traversée du chemin de fer d'Ostende.

Prix des places.

III

STATIONS.	GARE DU NORD.	DEUX-PONTS.	LAEKEN.
Gare du Nord	»	10	10
Deux-Ponts	10	»	10
Laeken	10	10	»

Ligne de la gare du Nord, par l'Entrepôt, à la gare du Midi (boulevards circulaires du bas de la ville).

Prix des places.

IV

STATIONS.	GARE du Midi.	PORTE de Ninove.	ALLÉE-VERTE.	GARE du Nord.
Gare du Midi	»	10	10	15
Porte de Ninove	10	»	10	10
Allée-Verte	10	10	»	10
Gare du Nord	15	10	10	»

*Ligne de la gare du Nord à la gare du Midi, par la Porte de Namur
(boulevards circulaires du haut de la ville).*

Prix des places en 2^e classe.

V

STATIONS.	Gare du Midi	Porte de Hal	Porte Louise	Porte de Namur	Rue Belliard	Porte de Louvain	Porte de Schaerbeek	Gare du Nord
Gare du Midi	»	10	10	15	15	15	15	15
Porte de Hal	10	»	10	10	15	15	15	15
Porte Louise	10	10	»	10	10	15	15	15
Porte de Namur	15	10	10	»	10	10	15	15
Rue Belliard	15	15	10	10	»	10	10	15
Porte de Louvain	15	15	15	10	10	»	10	10
Porte de Schaerbeek	15	15	15	15	10	10	»	10
Gare du Nord	15	15	15	15	15	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

Ligne du bois de la Cambre à Schaerbeek (dépôt), par l'avenue Louise, la rue de la Régence et la rue Royale, avec embranchement de la porte Louise à la rue Royale (statue Belliard), par la porte de Namur.

Prix des places en 2^e classe.

VI

STATIONS.	Dépôt de Schaerbeek	Porte de Schaerbeek	Place Royale ou Porte de Namur	Chaussée de Charleroi	Chaussée de Vleurgat	Bois
Dépôt de Schaerbeek	»	10	10	15	15	15
Porte de Schaerbeek	10	»	10	10	15	15
Place Royale ou Porte de Namur	10	10	»	10	10	15
Chaussée de Charleroi	15	10	10	»	10	10
Chaussée de Vleurgat	15	15	10	10	»	10
Bois	15	15	15	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

Ligne du parc Léopold à la place Royale, par la rue Belliard et la place des Palais.

Prix des places en 2^e classe.

VII

STATIONS.	Parc Léopold.	Boulevard.	Place Royale.
Parc Léopold	»	10	10
Boulevard	10	»	10
Place Royale	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

Ligne de la gare du Luxembourg à la place Royale, par la rue du Luxembourg et la place des Palais.

Prix des places en 2^e classe.

VIII

STATIONS.	Gare du Luxembourg.	Place Royale.
Gare du Luxembourg	»	10
Place Royale	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

De la place Royale à la gare du Midi, par la place de la Chapelle, la rue Blas, la rue d'Angleterre et l'avenue Fonsny, avec voie de retour par la rue de Prusse et l'avenue de la Porte de Hal et embranchement jusqu'aux abattoirs de Cureghem, par la rue d'Allemagne.

Prix des places en 2^e classe.

IX

STATIONS.	Place Royale.	Caserne des Pompiers.	Gare du Midi.	Abattoirs de Cureghem.
Place Royale	»	10	10	15
Caserne des Pompiers	10	»	10	10
Gare du Midi	10	10	»	10
Abattoirs de Cureghem	15	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

Ligne de la gare du Midi à Uccle (dépôt des tramways), par la chaussée d'Alsemberg.

Prix des places en 2^e classe.

X

STATIONS.	Gare du Midi.	Église de St-Gilles.	Avenue Duepétiaux.	Rue du Chat ou rue des Carmélites.	Uccle.
Gare du Midi	»	10	10	15	15
Eglise de Saint-Gilles	10	»	10	10	15
Avenue Duepétiaux	10	10	»	10	10
Rue du Chat, rue des Carmélites.	15	10	10	»	10
Uccle	15	15	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance, est exigible en 1^{re} classe.

Ligne de la place Stéphanie à Uccle (dépôt des tramways), par la chaussée de Charleroi et l'avenue Brugmann.

Prix des places en 2^e classe.

XI

STATIONS (*).	Place Stéphanie.	Rue Tasson-Snel.	Chaussée de Waterloo (Ma Campagne).	Rue Vanderkinderen.	Uccle.
Place Stéphanie	»	10	10	15	15
Rue Tasson-Snel	10	»	10	10	15
Chaussée de Waterloo (Ma Campagne)	10	10	»	10	10
Rue Vanderkinderen	15	10	10	»	10
Uccle	15	15	10	10	»

(* Le tarif maximum de 13 centimes sera également applicable aux trajets effectués, par voitures directes, entre Uccle et la place Royale et vice-versa.

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

Ligne de l'impasse du Parc au Bois de la Cambre (par la rue de la Loi, l'avenue d'Auderghem, le boulevard Militaire, l'avenue de la Cambre et l'avenue Louise).

Prix des places en 2^e classe.

XII

STATIONS.	Impasse.	Marché ou rue d'Arlon.	Maison communale d'Etterbeek.	Casernes.	Avenue des Saisons.	Bois.
Impasse	»	10	10	15	15	15
Marché ou rue d'Arlon	10	»	10	10	15	15
Maison communale d'Etterbeek.	10	10	»	10	10	15
Casernes	15	10	10	»	10	10
Avenue des Saisons	15	15	10	10	»	10
Bois	15	15	15	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

*Ligne de la porte de Namur à la Petite-Suisse, par la rue du Champ-de-Mars
l'avenue de la Couronne et le Boulevard Militaire.*

Prix des places en 2^{me} classe.

XIII

STATIONS .	Porte de Namur.	Chaussée de Wavre.	Hôpital Militaire.	Casernes. Avenue des Saisons.	Boulevard Militaire (Petite-Suisse)
Porte de Namur.	»	10	10	15	15
Chaussée de Wavre	10	»	10	10	10
Hôpital Militaire.	10	10	»	10	10
Casernes, avenue des Saisons. . .	15	10	10	»	10
Boulevard Militaire (Petite Suisse).	15	10	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

*Ligne de la rue Royale (Bodega) à l'avenue de Tervueren, par la rue de
Louvain, la place Saint-Josse, le square Marguerite, l'avenue de la
Renaissance.*

Prix des places en 2^{me} classe.

XIV

STATIONS.	Treurenberg.	Place Saint-Josse.	Avenue de Cortenberg.	Avenue de Tervueren.
Treurenberg.	»	10	10	15
Place Saint-Josse.	10	»	10	10
Avenue de Cortenberg	10	10	»	10
Avenue de Tervueren.	15	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

Ligne de la Porte de Namur à l'avenue de Tervueren par les rues du Champ-de-Mars, du Trône, la chaussée de Wavre et la rue des Rentiers.

Prix des places en 2^e classe.

XV

STATIONS.	Porte de Namur.	Place Jourdan.	Avenue de Tervueren.
Porte de Namur.	»	10	40
Place Jourdan	10	»	10
Avenue de Tervueren	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

Ligne de la Porte de Namur à la chaussée de La Hulpe, par la chaussée d'Ixelles, avec embranchement par la chaussée de Wavre et de la rue Malibran.

Prix des places en 2^e classe.

XVI

STATIONS.	Porte de Namur.	Pl. communale ou Ch. de Wavre.	Place Sainte-Croix.	Boul. Militaire (Petite Suisse).	Boendael (station) Café du Lac.	Sentier de Boendael.	Chaussée de La Hulpe (Boitsfort).
Porte de Namur.	»	10	10	15	20	25	50
Place communale ou chaussée de Wavre	10	»	10	10	15	20	25
Place Sainte-Croix.	10	10	»	10	10	15	20
Boulevard Militaire (Petite-Suisse)	15	10	10	»	10	10	15
Boendael (station) Café du Lac	20	15	10	10	»	10	10
Sentier de Boendael	25	20	15	10	10	»	10
Chaussée de La Hulpe (Boitsfort).	50	25	20	15	10	10	»

Une surtaxe de 5 centimes, quelle que soit la distance parcourue, est exigible en 1^{re} classe.

Ligne de la rue Royale (Bodega) à Tervueren.

Prix des places

XVI

[N° 197]

(46)

STATIONS.	Treurenberg.				Place Saint-Josse.				Avenue de Cortenberg.				Entrée avenue de Tervueren.				Rond-Point avenue de Tervueren.				Woluwe St-Pierre.				Arrêt des étangs.				Auderghem Forêt.				Quatre-Bras.				Chaussée de Louvain.				Tervueren station.			
	Simple		Aller et retour		Simple		Aller et retour.		Simple		Aller et retour		Simple		Aller et retour		Simple		Aller et retour		Simple		Aller et retour		Simple		Aller et retour		Simple		Aller et retour		Simple		Aller et retour									
	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e								
	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e	1 ^e	2 ^e								
Treurenberg	»	»	»	»	15	10	»	»	15	10	»	»	20	15	»	»	30	20	50	50	35	25	55	40	55	25	55	40	45	30	70	50	55	40	90	65	70	50	1.10	80	75	55	1.25	90
Place Saint-Josse	15	10	»	»	»	»	»	»	15	10	»	»	15	10	»	»	20	15	30	25	30	20	50	50	30	20	50	50	35	25	55	40	50	35	80	55	65	45	95	70	70	50	1.10	80
Avenue Cortenberg	15	10	»	»	15	10	»	»	»	»	»	»	15	10	»	»	15	10	25	15	20	15	30	25	20	15	30	25	30	20	50	30	45	30	70	50	55	40	90	65	80	45	95	70
Entrée avenue de Tervueren .	20	15	»	»	15	10	»	»	15	10	»	»	»	»	»	»	15	10	25	15	20	15	30	25	20	15	30	25	30	20	50	30	45	30	70	50	55	40	90	65	80	45	95	70
Rond-Point av. de Tervueren .	30	20	50	50	20	15	50	25	15	10	25	15	15	10	25	15	15	10	25	15	15	10	25	15	15	10	25	15	20	15	30	25	35	25	55	40	50	35	80	55	85	40	90	65
Woluwe Saint-Pierre	35	25	55	40	50	20	50	50	20	15	50	25	20	15	50	25	15	10	25	15	»	»	»	»	15	10	25	15	15	10	25	15	20	15	30	25	35	25	55	40	50	35	80	55
Arrêt des Étangs	35	25	55	40	50	20	50	50	20	15	50	25	20	15	50	25	15	10	25	15	15	10	25	15	»	»	»	»	15	10	25	15	20	15	30	25	35	25	55	40	50	35	80	55
Auderghem-Forêt	45	30	70	50	55	25	85	40	30	20	50	30	30	20	50	30	20	15	30	25	15	10	25	15	15	10	25	15	»	»	»	»	15	10	25	15	20	15	30	25	35	25	55	40
Quatre-Bras	55	40	90	65	50	35	80	55	45	30	70	50	45	30	70	50	50	35	80	55	40	30	50	30	20	15	30	25	15	10	25	15	»	»	»	»	15	10	25	15	20	15	30	25
Chaussée de Louvain	70	50	1.10	80	60	45	95	70	55	40	90	65	55	40	90	65	40	30	50	30	20	15	30	25	15	10	25	15	»	»	»	»	»	»	»	»	15	10	25	15	20	15	30	25
Tervueren (Station)	75	55	1.25	90	70	50	1.10	80	60	45	95	70	60	45	95	70	45	30	50	30	20	15	30	25	15	10	25	15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

ANNEXE N° III.

Redevances à prorata des recettes brutes. — Prorogation de la concession des Tramways bruxellois, de 1909 à 1945 (environ 16 kilomètres).

DE L'EXAMEN COMPARATIF

1° des recettes et des redevances de 26 1/4 p. c. des recettes brutes, payées à Anvers, pour trente années de concession, 1893, — 1923, d'un tramway de 11 1/2 kilomètres, desservant les boulevards, une partie de la ville et des faubourgs ;

2° des recettes et des redevances dues sous le régime actuel et de celles offertes par la *Société des tramways bruxellois* à l'effet d'obtenir la prorogation de 1909 à 1945 de la concession de 16 kilomètres de tramways desservant également les boulevards et une partie de la ville et des faubourgs, il résulte que l'ensemble des redevances fixes et variables (article 18 du cahier des charges) n'est ni assez important, ni en rapport avec les avantages que le projet de loi confère à la *Société des tramways bruxellois*.

Anvers. — Sous le régime de la première concession de 1873 à 1893, le tramway des boulevards, Berchem et Borgerhout payait à la ville d'Anvers une redevance moyenne de fr. 698-64 par voiture.

L'an 1893 (dernière année de la concession) cette redevance a valu 41,000 francs à la caisse communale. La recette brute du tramway s'est élevée à 522.900 francs, en 1893, c'est-à-dire à un chiffre inférieur à la recette brute moyenne des trois années 1891-1893, qui était de 527,578-85.

Anvers. — En 1893, nouvelle concession. Durée trente années : 1893-1923.

Tarif. — De 10, 15, 20, 25 et 30 centimes, le tarif fût réduit à 10 et 15 centimes, avec correspondance sur deux lignes.

La redevance fut portée à 26 1/4 p. c. des recettes brutes.

Le prix très élevé (plusieurs millions) auquel le concessionnaire vient de céder les vingt-quatre dernières années de sa concession, prouve combien, malgré une redevance considérable, pour cette époque, il a fait d'excellentes affaires, grâce à une sage réduction du tarif.

Voici les *recettes brutes de 1894 à 1898* :

1894.	. . . fr.	1,055,547 35	(Exposition universelle)
1895.	. . .	645,386 55	
1896.	. . .	695,860 00	
1897.	. . .	744,639 10	
1898.	. . .	787,178 35	

Total. . fr. 3,928,411 35, soit une recette brute moyenne de fr. 783,682-27 par année, pour 11 1/2 kilomètres ou 68,300 francs par kilomètre.

La traction électrique ferait considérablement augmenter encore ces chiffres des recettes, et des redevances de 26 1/4 pour cent des recettes brutes.

Tableau des redevances payées pendant la période quinquennale de 1894-1898.

Mètres.	9577	1529	844
	Anvers.	Borgerhout.	Berchem.
Partage	84 p. c.	10 p. c.	8 p. c.
Exposition 1894. . fr.	228,469 24	26,692 77	16,015 66
1895	142,307 73	16,941 40	10,164 84
1896	153,437 12	18,266 32	10,959 80
1897	164,192 93	19,546 77	11,728 07
1898	173,572 82	20,663 43	12,398 06
5 ans	<u>861,979 84</u>	<u>102,110 69</u>	<u>61,266 43</u>
Moyenne un an. .	172,395 97	20,422 14	12,253 28

La moyenne des redevances payées par le concessionnaire de 1894 à 1898 inclus se monte à 206,635 francs par année ou 17,968 francs par kilomètre.

L'augmentation des recettes brutes de 1894 à 1898 (dont quatre années d'augmentation et une année, celle qui suit l'Exposition, avec diminution des recettes), produit une augmentation moyenne de 52,855 francs par année.

Augmentation moyenne des redevances 1894-1898, 13,874 francs par an pour 11 1/2 kilomètres ou 1,206 francs par kilomètre.

Comparons ces résultats acquis à *Anvers* pour un tramway de 11 1/2 kilomètres, à ceux des 16 kilomètres à *Bruxelles* pendant la même période 1894-1898.

Bruxelles. — 16 kilomètres. Concession échéant vers 1909 : tarif 10, 15, 20, 25 et 50 centimes.

Recettes brutes. — Suivant estimation de M. L. Jansen, la part contributive des 16 kilomètres dans l'ensemble des recettes du réseau entier serait de 1,800,000 francs par an ou 112,500 francs par kilomètre.

La part des 16 kilomètres, dans l'augmentation des recettes brutes de 1894 à 1898 inclus, serait donc de 160,000 francs par an ou 10,000 francs par kilomètre.

Bruxelles. Réseau 56 kilomètres. — Attendu que les redevances actuellement dues et celles offertes en vue de la prorogation des 16 kilomètres de 1909 à 1945 s'appliquent non aux 16 kilomètres mais aux 56 kilomètres du réseau entier de la Société des tramways bruxellois, il convient de connaître le montant des recettes brutes moyennes et de l'augmentation moyenne des recettes pendant la période 1894-1898.

Le total de ces recettes s'est élevé à	fr.	22,846,365 05
Recettes brutes moyennes par année à	fr.	4,569,273 05
Soit, pour l'ensemble du réseau : une recette brute moyenne		
de	fr.	81,600 »
<i>par kilomètre.</i>		

Pendant la même période quinquennale 1894-1898, l'augmentation des recettes (brutes) a été de 425,400 francs par année pour 56 kilomètres ou 7,600 francs par kilomètre.

Redevances d'après le régime actuel.

1898 Bruxelles, ensemble	fr.	95,228 25
Anderlecht (1)		1,275 50
Etterbeek		171 50
Laeken		1,000 »
Molenbeek-Saint-Jean		1,000 »
Saint-Gilles		2,371 75
Saint-Josse-ten-Noode		1,000 »
Schaerbeek		1,374 95
Total général.		fr. 103,421 95

Il convient de remarquer que ces fr. 103,421-95 de redevances sont comprises dans celles dont le tableau suit :

Redevances, que la Société des tramways bruxellois offre de payer sous le nouveau régime, suivant le cahier des charges, article 18 :

(1) Y compris 175 francs pour prise d'eau à la Senne.

A. Anderlecht	fr.	1,100 50
B. Bruxelles		127,543 52
2 p. c. sur les bénéfices		51,000 »
C. Etterbeek		870 »
D. Ixelles		714 65
4 p. c. sur redevances totales à Bruxelles.		6,341 74
E. Laeken		1,000 »
F. Molenbeek-Saint-Jean		1,000 »
G. Saint-Gilles		2,371 75
H. Saint-Josse-ten-Noode		2,000 »
I. Schaerbeek		1,574 95
J. Uccle . (65 fr. de 1901 à 1945 inclus).		»
K. Autres (?). Mémoire		»
Total général . . . fr.		<u>175,317 09</u>

Ce n'est pas aux 16 kilomètres (dont la prorogation de *trente-sept années de concession est demandée*) que s'appliquerait l'ensemble de ces redevances, mais à l'ensemble des 56 kilomètres, c'est-à-dire au réseau entier qui se compose comme suit :

Bruxelles	25,957 mètres.
Anderlecht	4.251 —
Etterbeek	2,559 —
Ixelles	1,733 —
Forest	3,933 —
Laeken	2,125 —
Molenbeek-Saint-Jean	0.460 —
Saint-Gilles	5.071 —
Saint-Josse-ten-Noode	1.890 —
Schaerbeek	4,745 —
Uccle	3,571 —
Total général	<u>56,097 mètres.</u>

Ces redevances pour les 56 kilomètres actuellement exploités par la Société des tramways bruxellois se répartissent de la manière suivante :

Fr. 105,421-95 aux 56 kilomètres ou fr. 1,846-82 par kilomètre dues sous le régime actuel.

Fr. 71,895-74 aux 56 kilomètres ou fr. 1,283-85 par kilomètre constituant les redevances nouvelles.

soit ensemble

Fr. 175,317-69 pour 56 kilomètres ou fr. 3,130-67 par kilomètre. Voilà (avec les deux millions à payer à l'État) l'ensemble des redevances assumées par la Société des tramways bruxellois sous le régime du nouveau cahier des charges.

De ce qui précède, il résulte donc qu'à Anvers, en 1898, pour 11 1/2 kilomètres et une recette brute moyenne de 1894 à 1898 de 785,700 francs ou

68,500 francs par kilomètre, il a été payé une redevance moyenne de 206,635 francs ou 17,968 francs par kilomètre et que l'augmentation moyenne des redevances, pour la même période, a été de 13,874 francs par an pour les 11 1/2 kilomètres ou 1,206 francs par kilomètre.

Tandis qu'à Bruxelles, pour une recette brute moyenne de 4,569,273 francs pour 56 kilomètres ou 81,600 francs par kilomètre et une augmentation moyenne de recettes de 425,440 francs pour 56 kilomètres ou 7,600 francs par kilomètre, pendant la même période quinquennale de 1894-1898, les redevances totales, c'est-à-dire celles dues d'après les actes de concession, plus celles à payer en vertu du nouveau régime, ne s'élèvent ensemble qu'à la somme de fr. 175,317-69 pour le réseau entier ou fr. 3,130-67 par kilomètre.

Le produit des redevances de 26 1/4 p. c. sur les recettes brutes, soit 17,968 francs par kilomètre à Anvers, comparé aux fr. 3,130-67 par kilomètre, formant l'ensemble des redevances anciennes et nouvelles à payer à Bruxelles, prouve combien, dès le début, l'écart est énorme entre les deux systèmes de redevances et quelles ressources considérables les administrations des grands centres de population peuvent s'assurer, en subordonnant l'octroi des concessions de tramways au paiement d'une redevance proportionnée aux recettes brutes.

Par l'exposé qui précède, basé uniquement sur des recettes acquises, je crois avoir suffisamment prouvé combien les redevances fixes sont désavantageuses aux intérêts communaux ; mais, attendu que la *Société des tramways bruxellois* demande, dès aujourd'hui, à proroger de 1909 à 1945 la concession des 16 kilomètres et à escompter ainsi l'avenir à son profit moyennant certaines redevances fixes et autres et le paiement de deux millions à l'État, il semble nécessaire de fixer, aussi approximativement que possible, le chiffre des recettes et des redevances probables en 1909 et en 1920.

En tablant sur les recettes moyennes des cinq années 1894-1898, augmentées pour chacune des années suivantes du chiffre de l'accroissement moyen, par année, des recettes de la même période quinquennale, voici quelle serait la situation probable :

Anvers 1909.

Recette brute 1,368,580 francs pour 11 1/2 kilomètres ou 119,100 francs par kilomètre.

Redevance 26 1/4 p. c. 359,249 francs pour 11 1/2 kilomètres ou 31,234 francs par kilomètre.

Bruxelles 1909.

Recettes brutes 9,248,600 francs pour 56 kilomètres ou 165,000 francs par kilomètre.

Redevances, suivant le régime actuel augmenté des *redevances nouvelles*, ensemble la somme de 214,813 francs pour 56 kilomètres ou fr. 3.835-95 par kilomètre.

A ce chiffre, il faut évidemment, au point de vue de la Société des tramways bruxellois, ajouter la part proportionnelle des 2,000,000 de francs à payer à l'État ; mais, quelque importante que soit cette somme, elle se réduit à 42,553 francs par an pour 56 kilomètres ou 760 francs par kilomètre et par année.

Anvers 1920.

Recettes brutes 1,950.000 francs pour 11 1/2 kilomètres. soit 169,560 francs par kilomètre.

Redevances 511,860 francs pour 11 1/2 kilomètres ou 44,500 francs par kilomètre.

Bruxelles 1920.

Recettes brutes 13,928,000 francs pour 56 kilomètres ou 248,570 francs par kilomètre.

Redevances totales, régime ancien et régime nouveau réunis, 255,237 francs pour 56 kilomètres, soit 4.558 francs par kilomètre, plus la quote-part des deux millions payés à l'État. soit une somme de 42,553 francs pour 56 kilomètres ou 760 francs par kilomètre et par année.

Je ne crois pas devoir poursuivre plus avant dans l'avenir la comparaison entre le produit des redevances de 26 1/4 p. c. à Anvers, et les redevances fixes et autres généralement quelconques, attribuées par la Société des tramways bruxellois aux divers pouvoirs publics à Bruxelles.

Il y aura sans doute des hauts et des bas dans les recettes futures, et mes chiffres de recettes en 1909 et 1920, quoique basés sur des recettes moyennes et les augmentations de recettes de 1894 à 1898, ne représentent évidemment que des probabilités ; mais celles-ci pourront fort bien se réaliser dans l'avenir.

Quoiqu'il en soit, mes calculs n'ont d'autre but que de prouver l'opportunité, la nécessité même, au point de vue des pouvoirs publics, de substituer une redevance équitable sur les recettes brutes, aux redevances fixes et autres du cahier des charges.

Pour cela, pas n'est besoin même de recourir aux chiffres des recettes de 1909 et 1920. Les moyennes des recettes et des augmentations de recettes de 1894 à 1898 prouvent clairement le bien fondé de ma thèse. Au surplus, grâce à un abaissement de tarif (devenu urgent à Bruxelles) et à l'accroissement considérable de la population, l'augmentation des recettes et celle des bénéfices, résultant de la traction électrique sur tous les réseaux, se chargeront, je l'espère, de prouver *que je n'ai pas trop espéré de l'avenir de la Capitale et de la Société des tramways bruxellois.*

Par ce qui précède, je crois avoir démontré que seule une redevance sur les recettes brutes peut loyalement et complètement sauvegarder tous les intérêts légitimes en cause et assurer à chacun d'eux une part équitable des recettes croissantes que l'avenir réserve aux tramways bruxellois.

Agir autrement et s'engager pour un demi-siècle sur le pied d'une redevance fixe, quelque convenable que celle-ci puisse paraître, et alors même que les recettes doubleraient, tripleraient, ou quintripleraient même avant 1945, serait, à mon avis, une faute grave et abandonner au seul profit des concessionnaires les avantages que l'avenir réserve aux heureux possesseurs de concessions de tramways, spécialement à Bruxelles et dans tous les grands centres de population.

J'estime que la demande de la Société des tramways bruxellois de proroger, dès à présent, la concession des 16 kilomètres de 1909 à 1945, *fournit une excellente occasion d'assurer aux pouvoirs publics une part équitable des avantages que le projet de loi confère à la Société des tramways bruxellois.*

Une redevance fixe, conduit à ce dilemme :

Où la redevance est trop forte et le concessionnaire fait de mauvaises affaires. Le service public donne alors lieu à des plaintes et, pour éviter un chômage ou pis que cela, on a vu certaines administrations accorder des réductions importantes sur les redevances.

Où bien la redevance est trop faible, comme cela a été le cas dans la plupart des concessions antérieures, et alors tout le profit de l'exploitation de ce service et de la voirie publique va aux concessionnaires. C'est ainsi que bien des administrations communales, ont abandonné, au grand dam de leurs contribuables et au seul profit des concessionnaires, la part considérable de ressources croissantes que la stipulation d'une bonne redevance au prorata des recettes brutes, aurait pu leur assurer pendant toute la durée de la concession.

Je crois donc qu'il importe à tous égards, que la Société des tramways bruxellois consente à substituer aux redevances fixes et autres du cahier

des charges, une redevance sur les recettes brutes, en rapport avec les avantages que le projet de loi lui confère pour un si long avenir.

Au moyen des mêmes éléments qui m'ont permis de fixer, dans la mesure du possible, les recettes probables et les augmentations de recettes en 1909 et 1920, j'ai pu établir, d'une manière approximative, le chiffre des annuités que l'État devrait payer en 1920. en cas de reprise des concessions de tramways actuellement exploitées par la Société des tramways bruxellois.

La somme ainsi obtenue, conformément aux conditions de l'article 96 du cahier des charges, est considérable et quoiqu'elle soit basée sur les recettes et les augmentations de recettes de 1894 à 1898, elle ne constitue évidemment qu'une probabilité. Je pense qu'il appartient donc au Gouvernement et à la Société des tramways bruxellois, seuls en possession de tous les renseignements et éléments d'appréciation nécessaires, de nous éclairer sur les chiffres de la reprise éventuelle.

A la somme déjà très importante qu'exigera le rachat éventuel des 56 kilomètres, actuellement exploités par la Société des tramways bruxellois, viendra, en cas de reprise, s'ajouter encore celle autrement importante du rachat :

1° Des 44 kilomètres de tramways sub. nos 14 à 22 de l'Exposé des motifs ;
2° Du tramway à trafic intense, en prolongement de la ligne de la rue de la Loi, par l'impasse du Parc percé jusqu'aux grands boulevards du centre de Bruxelles.

3° De toutes autres lignes nouvelles ou prolongements de lignes que la Société des tramways bruxellois exploitera au moment du rachat.

Voici l'appréciation de la Société des tramways bruxellois au sujet de la valeur future de ces lignes :

» Il faut compter que le réseau, au siècle prochain, se sera accru de
» moitié..... »

Et plus loin : « C'est de ces dernières lignes surtout que doit provenir
» la majoration des bénéfices futurs, ces lignes desservant en effet des
» quartiers en voie de développement. »

Impossible de mieux prouver combien on a eu tort de faire des concessions aussi importantes et aussi longues, moyennant une *redevance fixe* qui paraîtra insignifiante et dérisoire avant longtemps et *combien on aurait plus grand tort encore aujourd'hui, de ne pas subordonner le vote du projet de loi à la stipulation d'une redevance équitable sur les recettes brutes, au profit des pouvoirs publics.*

Je pense que la reprise des 56 kilomètres du réseau actuel de la Société des tramways bruxellois et des autres lignes à créer et à acquérir par elle

pourrait, en cas de rachat en 1920, coûter à l'État un chiffre d'annuités dont la capitalisation constituerait une somme trop considérable pour voir jamais le reprise se réaliser en fait.

Quant aux conditions de rachat, on prétend que c'est moins les chiffres, que le principe même de la reprise qu'il faut considérer. Cela peut être vrai sous le régime d'une redevance équitable basée sur les recettes brutes, parce qu'alors tous les intérêts en cause sont concordants et sauvegardés dans le présent et dans l'avenir.

Mais il n'en est plus de même dans le système d'une redevance fixe. Celle-ci réserve plus ou moins complètement, au profit des actionnaires, les bénéfices de l'exploitation pendant un demi-siècle : non seulement de la concession de tramway ; mais aussi d'une partie importante de la voirie publique.

En conséquence, j'ai l'honneur de proposer à la section centrale de vouloir poser à M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics les questions suivantes :

A. Quelles seraient d'après les prévisions du Gouvernement, l'importance par commune des redevances fixes et autres à payer en 1909, en 1920 et en 1943 ?

B. Quelle serait, d'après les prévisions du Gouvernement, la somme que l'État aurait à payer, pour la reprise des lignes actuellement exploitées par la Société des tramwys bruxellois, en cas de rachat, avant l'expiration de la concession, ce rachat se faisant par exemple en 1920 ?

C. Le Gouvernement ne serait-il pas disposé à négocier avec la Société des tramways bruxellois à l'effet d'obtenir :

a. Une augmentation des redevances au profit des communes ?

b. Le remplacement des redevances mentionnées à l'article 18 du cahier des charges, par des redevances sur les recettes brutes ?

(Suite voir annexe V). — **Note de l'auteur de l'annexe III.**



A Monsieur Bilaut, rapporteur de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi pour l'unification des tramways bruxellois, à Bruxelles.

Bruxelles, le 30 mai 1899.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

Déférant au désir de la section centrale, j'ai l'honneur de répondre aux trois questions posées dans le mémoire joint à votre lettre du 23 mai dernier.

A. Quelle serait, d'après les prévisions du Gouvernement, l'importance par commune des redevances fixes et autres à payer en 1909, en 1920 et en 1945 ?

Le tableau ci-dessous contient les renseignements demandés. Je crois devoir toutefois faire remarquer qu'ils ne peuvent avoir qu'un caractère approximatif, puisque les redevances varient, dans une certaine proportion, d'après le montant des dividendes distribués :

COMMUNES	En 1909.	En 1920.	En 1945.
Anderlecht fr.	1.726 »	1,726 »	1,726 »
Bruxelles »	193.608 52	230,608 52	306,608 52
Etterbeek »	870 »	870 »	870 »
Ixelles »	8.458 97	9,958 97	12,978 97
Lacken »	1.000 »	1,000 »	1,000 »
Molenbeek-Saint-Jean »	1.500 »	2.000 »	3.000 »
Saint-Gilles »	2,756 »	2,756 »	2,756 »
Saint-Josse-ten-Noode »	3.000 »	4,000 »	6,000 »
Schaerbeek »	2.068 50	2,448 80	5,044 »
Uccle »	63 »	63 »	63 »
Totaux fr.	215,050 99	255,411 29	341,046 49

Dans ces chiffres ne sont pas compris :

1° La redevance due à la province de Brabant, soit fr. 1,515-50, en 1909 et 1920, et fr. 1,861-28, en 1945 ;

2° La part d'intervention acceptée par la Compagnie dans les frais d'éclairage de l'avenue de Tervueren, soit 5,000 francs.

3° La charge résultant pour la Société de l'augmentation des redevances depuis 1899 jusqu'en 1909, soit fr. 841,459-63, non compris les intérêts à partir de la date des versements successifs jusqu'en 1909 ;

4° La charge résultant, pour la Société, de la somme de 3,500,000 francs, pour le percement de l'Impasse du Parc.

B. Quelle serait, d'après les prévisions du Gouvernement, la somme que l'État aurait à payer, pour la reprise des lignes actuellement exploitées par la Société des tramways bruxellois, en cas de rachat, avant l'expiration de la concession, ce rachat se faisant, par exemple, en 1920 ?

Réponse. — D'après l'article 96 du cahier des charges, le montant de l'indemnité de rachat est calculé sur la moyenne des bénéfices réalisés pendant les trois années les plus favorables de la période quinquennale qui précède l'année du rachat, ou sur le bénéfice réalisé pendant l'année qui précède le rachat, s'il est supérieur à ladite moyenne.

Comme il est impossible d'apprécier les résultats de l'exploitation dans l'avenir, le Gouvernement ne saurait déterminer, même approximativement, la somme qu'aurait à payer, à un moment donné, le pouvoir compétent pour le rachat de la concession.

En admettant l'hypothèse d'une augmentation des bénéfices de 50,000 francs par an, le chiffre de ces bénéfices atteindrait 2,600,000 francs en 1920. Si l'on ajoute à cette somme la prime de 23 p. c. prévue par le cahier des charges, soit 650,000 francs, on obtient un total de 3,250,000 francs comme prix de rachat, dans cette hypothèse.

C. Le Gouvernement ne serait-il pas disposé à négocier avec la Société des tramways bruxellois, à l'effet d'obtenir :

a) une augmentation des redevances au profit des communes ?

b) le remplacement des redevances mentionnées à l'article 18 du cahier des charges, par des redevances sur les recettes brutes ?

Réponse. — Ainsi qu'en témoigne encore la lettre ci-jointe, en copie, que je viens de recevoir de la ville de Bruxelles, les pouvoirs intéressés ont fait une étude approfondie des avantages qui devaient résulter, pour la Société, de l'unification du réseau et des charges qui pouvaient équitablement lui être imposées en retour.

Lorsque, après accord entre la Société, les communes intéressées et la Députation permanente, le Gouvernement a eu à se prononcer, il a subordonné son assentiment à certaines conditions nouvelles. L'Exposé des motifs les énumère. Je puis donc me dispenser de les rappeler ici.

Le Gouvernement a, en conséquence, arrêté, avec la Compagnie des tramways bruxellois la convention qu'il a soumise à la ratification des Chambres. Il ne croit plus devoir entreprendre de nouvelles négociations.

La Compagnie des tramways bruxellois ne se montre, du reste, pas dis-

posée à souscrire à des conditions plus onéreuses : ceci résulte de la réponse qu'elle m'a faite à la question que, par déférence pour la section centrale, j'ai cru devoir lui communiquer.

Sauf pour Gand et pour Anvers. le système qui consiste à faire dépendre des recettes brutes le montant des redevances stipulées en faveur des communes, n'a guère été mis en pratique depuis l'application de la loi du 9 juillet 1875. Le mérite de cette base est d'ailleurs discutable.

En admettant qu'elle ait pu utilement être adoptée à Anvers et à Gand, où il s'agissait de la concession d'un réseau complet, il n'en résulte pas qu'elle puisse l'être dans le cas actuel, où les pouvoirs publics se trouvent appelés à statuer sur la prolongation de quelques lignes isolées, expirant à des époques différentes.

Les communes, qui sont les principales intéressées, se sont prononcées en faveur d'un autre système et le Gouvernement, appelé à intervenir et comme pouvoir central et comme propriétaire d'environ la moitié de la voirie sur laquelle s'étend le réseau, n'est pas d'avis de remettre ce point en question.

L'auteur du mémoire cite, à titre d'exemple et de comparaison, les résultats obtenus, dans le système des redevances proportionnelles aux recettes brutes, sur certaines lignes du réseau anversoïis.

Réadju-gées en 1893, ces lignes sont imposées à raison de 26 1/4 pour cent de la recette brute et elles ont permis aux communes intéressées de bénéficier d'une redevance moyenne de 17.968 francs par an et par kilomètre.

Pour comparer ce résultat à celui que donnerait la concession nouvelle des tramways bruxellois, il faut envisager non pas le rapport entre les nouvelles redevances imposées à la Compagnie et l'ensemble de son réseau, ainsi que le fait le mémoire, mais bien le rapport entre ces redevances et les 16 kilomètres qui viennent à échéance en 1909, 1910 et 1912.

Le tableau ci-dessous renseigne le montant des redevances à payer annuellement jusqu'en 1910, si l'unification du réseau n'est pas admise, et celles à payer sous le régime de la concession proposée. Une troisième colonne indique la différence.

REDEVANCES A PAYER :

ANNÉES.	A. Sous le régime actuel	B. Sous le régime nouveau.	Différence en plus.
1899	104,082 50	175,555 14	71,472 64
1900	104,895 55	181,538 19	76,442 64
1901	106,330 15	183,584 44	77,254 29
1902	109,164 56	189,145 14	79,978 58
1903	110,227 61	192,846 19	82,618 58
1904	111,290 66	196,549 24	85,258 58
1905	112,553 71	200,252 29	87,898 58
1906	115,416 76	203,955 34	90,538 58
1907	114,479 81	207,658 39	93,178 58
1908	115,542 86	211,361 44	96,818 58
1909	51,373 90	216,564 49	165,189 59
1910	17,002 30	239,507 54	222,505 24

841,459 63

L'augmentation de la redevance n'est pas imposée à la Compagnie à raison de la concession des 56 kilomètres qu'elle exploite actuellement. Pour 40 de ces 56 kilomètres, la Société se trouve, en effet, en possession d'un acte régulier de concession, dont le terme expire seulement en 1948. La Société ne consent à prendre à sa charge l'augmentation de la redevance qu'en vue d'obtenir la prolongation de la concession de 16 kilomètres.

En 1910, pour ces 16 kilomètres, la Société aura donc à payer, en plus, fr. 222,503-24, soit fr. 13,906-37 par an et par kilomètre.

Elle aura déjà payé, en plus, depuis 1899 jusqu'en 1909, fr. 841,459-63. Cette somme, augmentée des intérêts à 4 p. c. sur les redevances en plus successivement payées depuis 1899 jusqu'en 1909, devra être amortie de 1909 à 1945, soit en trente sept années, l'annuité correspondante est de fr. 52,210-16, soit par kilomètre fr. 5,263-13. Cette dernière somme, ajoutée à celle de fr. 13,906-37 ci-dessus mentionnée, porte à fr. 17,169-70 le montant de la redevance par an et par kilomètre à payer par la Société.

Cette redevance ira en s'augmentant, après 1910, pour les raisons suivantes :

1° la redevance variable, payée à la ville de Bruxelles et calculée à raison de 2 p. c. des sommes distribuées aux actionnaires, est fixée, à partir du 1^{er} janvier 1910, à 5 p. c., et, à partir du 1^{er} janvier 1930, à 4 p. c. ;

2° la redevance variable de la commune d'Ixelles étant calculée à raison de 4 p. c. du total des sommes payées à la ville de Bruxelles, augmente proportionnellement à celles-ci ;

3° les redevances fixes de Molenbeek-Saint-Jean, de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode augmentent dans une légère proportion.

Dans le calcul qui précède, il n'est pas tenu compte de la somme de 2.000,000 de francs versée au Trésor public, dès l'octroi de la concession, ni de celle de 5,500,000 francs à payer pour le percement de l'Impasse du Parc.

Il y a, du reste, une erreur dans les calculs du mémoire servant à déterminer le montant des recettes brutes moyennes et l'augmentation annuelle de ces recettes pendant la période quinquennale 1894-1898.

On prend, en effet, comme base, le réseau complet de 56 kilomètres, pendant toute cette période. Or, le réseau des tramways bruxellois ne comprenait, en 1893, que 40 kilomètres et il s'est successivement accru, depuis cette date, de sept lignes ou tronçons de ligne, formant ensemble environ 16 kilomètres.

Il en résulte que l'évaluation de la recette brute moyenne, soit 81,600 francs et celle de l'augmentation de cette recette par an et par kilomètre, soit 7,600 francs, sont toutes deux inexactes.

Les déductions qu'on pourrait en tirer sont donc absolument viciées.

Enfin, l'auteur du mémoire exprime la crainte qu'en présence des augmentations de recettes qu'il prévoit, la « capitalisation des annuités constituerait une somme trop considérable pour voir jamais la reprise se réaliser en fait ».

D'après le cahier des charges, les annuités à payer en cas de rachat sont

approximativement calculées, d'après la moyenne des recettes nettes des cinq années précédant celle du rachat, majorée d'une prime de 25, 20 ou 15 p. c., suivant l'époque du rachat. Cette prime a pour but de dédommager le concessionnaire de l'accroissement des bénéfices futurs dont il est dépossédé.

Le pouvoir qui rachètera le réseau aura en compensation les revenus de celui-ci. Il y a, en toute hypothèse, corrélation entre les annuités et les bénéfices du réseau. Si, comme le croit l'auteur du mémoire, les recettes ne manqueront pas de suivre la progression rapidement ascendante qu'il indique, l'accroissement des recettes, après le rachat, ne tardera pas à compenser, à bref délai, le montant de la prime de 25, 20 ou 15 p. c.

La crainte exprimée dans le mémoire n'est donc pas fondée.

Veillez agréer, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma haute considération.

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

LÉON DE BRUYN.



ANNEXE V.

Note de l'auteur de l'annexe n° III.

Il ne m'est pas possible d'admettre les conclusions de la majorité de la Section centrale, en réponse aux considérations que j'ai fait valoir dans ma note formant l'Annexe n° III.

A la fin du rapport se trouvent énumérés les principaux avantages qui résulteront du vote du projet de loi.

Je ne songe pas à contester la réalité de quelques-uns de ces avantages, tels que le droit de rachat, l'amélioration de certains tracés, l'amélioration de la situation du personnel.

Mais il faut observer que certains avantages, tout en profitant au public, seront loin d'être nécessairement désavantageux pour la Compagnie. Il en est ainsi, par exemple, pour n'en citer que deux, de la réduction des tarifs et de l'établissement de la traction électrique.

Quand le rapport dit que la réduction des tarifs équivaut à une réduction annuelle de 600,000 francs dans les recettes, il suppose que cette réduction n'amènera aucune augmentation du trafic. Or, cette hypothèse est absolument en contradiction avec les résultats de l'expérience. Quand le prix du parcours diminue, le trafic augmente. Il peut augmenter jusqu'à produire une augmentation de recettes et même une augmentation des bénéfices.

De même, l'établissement de la traction électrique est souvent plus avantageuse encore à l'exploitant qu'au public. La traction électrique permet, en effet, d'augmenter considérablement l'intensité des services, sans que la dépense d'exploitation croisse en proportion.

Il est loin de ma pensée de vouloir imposer à la Société des tramways bruxellois, tous les risques d'une exploitation, sans lui laisser en même temps une équitable et même une large rémunération des capitaux engagés dans son entreprise. — Ce serait absurde.

Je ne suis pas adversaire non plus du principe du projet de loi et de l'unification des concessions au profit de la Société des tramways bruxellois.

Ma seule préoccupation est de faire conclure un contrat *équitable*, dont les bases tiennent compte des chances favorables comme défavorables de l'entreprise et qui n'expose pas la Législature et le Gouvernement à s'entendre reprocher, dans quelques années, d'avoir eu trop peu de prévoyance et trop peu de souci des intérêts généraux.

C'est pourquoi, au système de *redevances fixes*, j'ai proposé de substituer celui d'une *redevance variable, proportionnelle aux recettes brutes*. Je n'avais pas à déterminer le taux de la redevance, cette mission incombe au Gouvernement. Aussi ma note (Annexe, n° 3) n'avait-elle d'autre but que de justifier le principe de ma proposition.

Le rapport de la section centrale objecte, que les recettes brutes sont une mauvaise base pour établir les redevances. Il s'exprime ainsi :

« L'exploitant aurait intérêt à ne pas étendre les lignes à leurs extrémités »
 » et à ne pas rendre les services plus denses. Les extrémités des lignes, certains services supplémentaires augmentent bien les recettes brutes, mais »
 » soldent souvent en perte.

» C'est un obstacle aux augmentations des salaires, qui incomberaient »
 » exclusivement à l'exploitant. Enfin, l'application de systèmes nouveaux, »
 » par exemple de l'électricité, peuvent développer les recettes brutes, mais »
 » exigent des capitaux énormes qui doivent être amortis. »

Je ne vois pas en quoi ces considérations justifient les redevances *fixes*. Est-ce que, parce que la redevance est *fixe*, l'exploitant organisera des services qui le constituerait *en perte*? Établira-t-il la traction électrique, si elle lui coûte plus et ne lui rapporte pas davantage que la traction par chevaux?

Ces considérations militent en faveur d'une redevance *sur les bénéfices*, opposée à une redevance sur les *recettes brutes*. Or, au sein de la section centrale j'ai dit, qu'il m'était assez indifférent de voir s'établir une redevance sur les *bénéfices* ou une redevance sur les *recettes brutes*. L'idée que je défends est celle d'une redevance *variable*, et dans le rapport de la section centrale, je ne trouve pas une seule raison contre l'adoption de ce système.

Si dans ma note (Annexe, n° 3) j'ai parlé d'une redevance sur les *recettes brutes*, c'est parce que les points de comparaison, Anvers et Gand, que j'avais à ma disposition, me renseignaient dans cet ordre d'idées. Mais l'essentiel pour moi est que la redevance soit *variable*, et je m'étonne fort de l'opposition que cette idée si juste, si rationnelle, rencontre de la part de la Société des tramways bruxellois; puisqu'en somme elle admet, pour une part fort minime, il est vrai, le paiement d'un tantième pour cent sur les bénéfices.

Le rapport de la section centrale relève aussi ce qu'elle appelle certaines erreurs qui se seraient glissées dans ma note (Annexe, n° 3). Je ne crois pas utile d'entrer à nouveau ici dans le détail d'une discussion de chiffres. Je

démontrerai, en effet, qu'en acceptant tous les chiffres de la majorité de la section centrale et de la Société des tramways bruxellois, ma thèse n'est nullement affaiblie.

Auparavant, cependant, je désire relever en quelques mots, la critique basée sur ce que m'a note (Annexe, n° 5) calcule les redevances sur le réseau total de 56 kilomètres, alors que la prolongation de concession n'est demandée que pour le réseau de 16 kilomètres.

Ce qui m'a engagé, forcé en quelque sorte, à procéder ainsi, ce sont les termes mêmes dans lesquels une note qui m'a été remise par M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, en réponse à une première objection, envisageait le problème.

« Dans la combinaison arrêtée pour la ville, disait la note, la concession de 1909 à 1945 de moins de 16 kilomètres, vaudra à la ville une part de bénéfices à provenir d'un grand réseau de 88 kilomètres, composé de lignes qui ne sont pas à leur apogée et dont la plus grande partie doit profiter dans la plus large mesure des accroissements futurs, des développements que la Société des tramways bruxellois prendra, des capitaux nouveaux qu'elle mettra en œuvre, etc. »

Dès lors, je devais bien examiner ce que valait la redevance pour l'ensemble du réseau.

Mais je n'ai jamais négligé de faire la distinction entre la partie du réseau concédée jusqu'en 1945, et pour laquelle un nouveau contrat n'est pas nécessaire, et les 16 kilomètres pour lesquels seuls la prorogation de concession est demandée, et auxquels seuls doit être rapportée la redevance offerte par la Société des tramways bruxellois.

Les tableaux qui font suite à la présente Annexe, donnent, au surplus, la comparaison avec le produit du réseau de Gand et d'Anvers, des redevances proposées par la Société des tramways bruxellois et rapportées soit aux 56 kilomètres, soit aux 16 kilomètres.

Je n'ai même pas besoin de ces chiffres pour établir l'excellence de ma thèse, ceux de la Société des tramways bruxellois me suffisent, en effet :

L'ensemble des redevances offertes équivaut, d'après la Société des tramways bruxellois, à une redevance annuelle de fr. 451,820-28 à payer de 1909 à 1945. Cette redevance doit être rapportée aux 16 kilomètres dont il s'agit de prolonger la concession dès à présent.

Quel sera, en 1909, le total des recettes brutes sur les 16 kilomètres?

En adoptant pour 1898 la somme indiquée par la Société des tramways bruxellois pour le montant des recettes brutes, soit . . . fr. 1,800,000 et en supposant que l'accroissement annuel de 1899 à 1909 soit le même que de 1891 à 1898, le total des recettes brutes pour les 16 kilomètres serait en 1909 de fr. 3,718,400

La redevance de fr. 451,820-28 représenterait	
done environ.	12.2 p. c. de la recette brute;
à Gand la redevance est	17.5 — — — —
à Anvers elle est de	26.25 — — — —

Si la même augmentation annuelle de recettes persistait jusqu'en 1945, la recette brute pour les 16 kilomètres serait, en 1945, de 9,996,800 francs.

La redevance fixe de fr. 451,820-28	
représenterait donc	4.5 p. c. de la recette brute, tandis
qu'elle serait à Gand	17.5 — — — —
et à Anvers	26.25 — — — —

Je m'empresse de faire observer que la redevance offerte par Société des tramways bruxellois. comprenant une certaine part proportionnelle aux bénéfices. l'augmentation de recettes supposée ci-dessus, amènerait une augmentation de la redevance ; mais il est impossible de dire ce que serait cette augmentation.

Mon but n'est pas d'ailleurs d'établir quelle devrait être exactement la redevance à payer, je ne soutiens pas qu'elle doive égaler celle d'Anvers.

Je n'affirme pas non plus que les recettes auront à l'avenir l'allure extraordinairement prospère qu'elles ont eu dans ces dernières années.

Ce que je veux seulement mettre en lumière, c'est la *nécessité* d'avoir, pour la redevance, une formule s'adaptant aux circonstances qui se produiront d'ici à 1945.

La Société des tramways bruxellois affirme et le rapport de la section centrale répète. que les recettes sur les 16 kilomètres ont atteint leur *apogée* ! C'est là une affirmation purement gratuite.

En la supposant exacte, la redevance offerte équivaldrait à 25.4 p. c. de la recette brute.

Ce chiffre se rapproche de celui d'Anvers.

Ou bien. la Société des tramways bruxellois *croit* que les recettes sont à leur *apogée*, et alors elle aurait tout avantage à *offrir* une redevance de 25.4 p.c. sur les recettes brutes des 16 kilomètres (ou une redevance équivalente sur l'ensemble des 56 kilomètres). En effet. elle serait *garantie* ainsi contre les *chances défavorables*, et elle ne pourrait. d'autre part, trouver *trop élevé* un chiffre qu'elle-même a *déterminé*

Ou bien. la Société des tramways bruxellois *croit*, ce qui est l'hypothèse la plus vraisemblable, que les *recettes vont suivre une marche ascendante* et elle ne *saurait s'opposer*, dans ce cas, à ce qu'une *redevance, variable comme les recettes elles-mêmes*, soit substituée à une *redevance fixe*.

En résumé, aux conclusions de la majorité de la section centrale, quant à la redevance, j'oppose les conclusions suivantes :

1° Il y a lieu de substituer à la redevance fixe proposée par la Société des tramways bruxellois, une redevance variable, proportionnelle, soit aux recettes brutes, soit aux bénéfices ;

2° Cette redevance due pour les 16 kilomètres dont il s'agit de proroger la concession, pourrait être appliquée aux recettes ou aux bénéfices de ces 16 kilomètres, ou bien pourrait, en vue de faciliter les calculs et la comptabilité, être appliquée aux recettes ou aux bénéfices de l'ensemble du réseau actuel ; sauf bien entendu à réduire le coefficient de la redevance ;

3° Il est entendu qu'il y a lieu de tenir compte, dans la détermination du montant de la redevance, de la somme des deux millions payés par la Société des tramways bruxellois ;

4° Une redevance devrait être payée aussi pour les lignes nouvelles et les prolongements de lignes, au fur et à mesure de leur établissement.



Redevances (par commune).**CHAPITRE III. — ARTICLE 18 DU CAHIER DES CHARGES.****B. A la ville de Bruxelles.**

a. Depuis 1899 jusqu'au 31 décembre 1909. — Ensemble. fr.	1,541,010 72
— 1910 — 1945, fr. 152,608-52 par	
année, soit pour trente-six années, ensemble	5,493,906 72
Ensemble, fr.	7,034,917 44
moins redevances fixes à payer de 1899 à 1908 inclus d'après les	
conventions en cours, ensemble fr.	990,750 »
Reste, fr.	6,044,167 44

Les bénéfices espérés qui suivent ont été estimés par la Société des tramways bruxellois.

2 p. c. sur 19,800,000 francs, soit. fr.	396,000
3 p. c. sur 51,500,000 francs, soit. .	1,545,000
4 p. c. sur 55,600,000 francs, soit. .	2,224,000

Bénéfices espérés 1899	
à 1945. Ensemble . fr. 126.900,000	4,165,000 »
Redevances à payer à la ville de Bruxelles, ensemble fr.	10,209,167 44
— — à l'État.	2,000,000 »
<i>Total des redevances à payer à la ville de Bruxelles et à l'État du</i>	
<i>chef de la prorogation des 16 kilomètres de 1909 à 1945 . . . fr.</i>	<u>12,209,167 44</u>

A. A la commune d'Anderlecht.

a. Fr. 1,100-50 par an, de 1899 jusqu'au 28 mai 1901 (2 ans,	
5 mois) fr.	2,659 »
b. 1,551 francs par an, du 29 mai 1901 au 3 janvier 1942	
(40 ans, 7 mois)	62,682 »
c. 2,551 francs par an, du 4 janvier 1942 au 31 décembre 1945	
(4 ans)	10,204 »
Ensemble, fr.	75,545 »
b. Pour les lignes à créer.	
En prévision des redevances pour lignes à créer éventuellement.	300,000 »
<i>Anderlecht, total</i>	<u>375,545 »</u>

C. A la commune d'Etterbeek.

Redevance annuelle de 870 francs jusqu'au 31 décembre 1945, fr.	40,890 »
---	----------

D. A la commune d'Ixelles.

a. Redevance fixe : fr. 714-65 par an jusqu'au 31 décembre 1945. fr.	33,587 61
b. 4 p. c. sur le total des redevances payées à la ville de Bruxelles, savoir :	
Redevances fixes : fr. 7,034,917-44 à 4 p. c. fr.	281,596 70
— variables : fr. 4,165,000 à 4 p. c.	166,600 »
Ensemble, fr.	<u>481,584 31</u>

E. A la commune de Laeken.

Redevance : 1,000 francs par an jusqu'au 31 décembre 1945, fr.	<u>47,000 »</u>
--	-----------------

F. A la commune de Molenbeek-Saint-Jean.

Depuis 1899 jusque 1908 inclus (10 ans) : 1,000 francs par an, fr.	10,000 »
Depuis 1909 jusqu'à 1918 inclus, 10 ans, 1,500 fr. par an, fr.	15,000 »
— 1919 — 1928 — 10 — 2,000 —	20,000 »
— 1929 — 1938 — 10 — 2,500 —	25,000 »
— 1939 — 1945 — 7 — 3,000 —	21,000 »
Ensemble. . . . 47 ans Redevance. . . . fr.	<u>91,000 »</u>

G. A la commune de Saint-Gilles.

Fr. 2,371 75 par an jusqu'au 28 mai 1901 (2 ans, 5 mois) . fr.	5,733 »
— 2,422 50 — 24 octobre 1901 (5 mois)	1,009 »
— 2,756 " — 31 décembre 1945 (44 ans, 2 mois)	121,722 »
Ensemble. . . . fr.	<u>128,464 »</u>

H. A la commune de Saint-Josse-ten-Noode.

Fr. 2,000 par an de 1899 à 1908 inclus, 10 ans fr.	20,000 »
— 3,000 — 1909 à 1918 — 10 —	30,000 »
— 4,000 — 1919 à 1928 — 10 —	40,000 »
— 5,000 — 1929 à 1938 — 10 —	50,000 »
— 6,000 — 1939 à 1945 — 7 —	42,000 »
47 ans. Ensemble. fr.	<u>182,000 »</u>

I. A la commune de Schaerbeek.

Fr. 1,374-95 pour l'année 1899 1 an. . fr.	1,374 95
de 1900 à 1913, augmentation, fr. 63-05 par an . 14 ans . . .	25,869 55
de 1914 à 1923, — 18-50 — . 10 —	23,583 »
de 1924 à 1941, redevance, fr. 2,522 — . 18 —	45,396 »
de 1942 à 1945, — 5,044 — . 4 —	20,176 »
47 ans fr.	<u>116,399 50</u>

J. A la commune d'Uccle.

65 francs par an, du 25 octobre 1901 au 31 décembre 1945, soit
44 ans et 67 jours à 63 francs par an. fr. 2,783 56

K. A la province de Brabant.

Redevances évaluées par la Société des tramways bruxellois,
d'après note reçue à fr. 1,513-50 par année, de 1909 à 1945, soit
37 années. Admettons même la redevance due pour 47 années,
de 1899 à 1945, cela ferait ensemble fr. 71,134 50

Total des redevances dues pendant les 47 années 1899 à 1945.**1° à la ville de Bruxelles et à l'État :**

Redevances à payer à la ville de Bruxelles fr. 10,209,167 44
— — à l'État. 2,000,000 »
Total fr. 12,209,167 44

disons, chiffre rond, 12,300,000 francs.

des redevances à payer à la ville de Bruxelles et à l'État, pour la prorogation de 1909 à 1945 de la concession des environ 16 kilomètres.

2° aux communes suburbaines et à la province de Brabant :

A la commune d'Anderlecht fr. 375,545 »
— d'Etterbeek 40,890 »
— d'Ixelles 481,584 31
— de Laeken 47,000 »
— de Molenbeek-Saint-Jean 91,000 »
— de Saint-Gilles 128,464 »
— de Saint-Josse-ten-Noode. 182,000 »
— de Schaerbeek 116,399 50
— d'Uccle 2,783 56
— de Forest. »
A la province de Brabant évaluées par la Société des tramways
bruxellois) 71,134 50
Total fr. 1,536,800 87

disons, chiffre rond, 1,600,000 francs.

des redevances à payer aux communes suburbaines et à la province, pour les environ 40 kilomètres.

BRUXELLES-ANVERS.**RECETTES BRUTES.***Bruxelles. — Recettes brutes (totales).*

Recettes brutes. Exercice 1898 fr. 5,265,000 »
Augmentation moyenne par année, de 1891 à 1898 305,000 »
Évaluation. Recettes brutes pour 1899 5,570,000 »

Une augmentation moyenne des recettes brutes, d'année en année, de 305,000 francs donnerait, pour les 47 exercices de 1899 à 1945, une somme totale de recettes brutes de fr. 591,495,000 »
pour les 56 kilomètres.

(Sur 1,000,000 de francs de recettes des 56 kilomètres, les 16 kilomètres sont évalués à 1,800,000 francs de recettes, soit 45 p. c.)

Les 16 kilomètres donneraient donc, pour les 47 exercices de 1899 à 1945, une recette brute totale de fr. 266,172,750 »

Les 40 kilomètres une recette brute totale de fr. 325,322,250 »

Anvers. — Recettes brutes de 11,551 mètres.

Recettes brutes. Exercice 1898 fr. 787,180 »

Augmentation moyenne par année, de 1894 à 1898 52,855 »

Évaluation des recettes brutes pour 1899 fr. 840,035 »

Une augmentation moyenne des recettes brutes, d'année en année, de 52,855 francs donnerait, pour 47 exercices de 1899 à 1945, une somme de recettes brutes totale de fr. 96,617,900 »

Recettes brutes moyennes par année et par kilomètre.

Bruxelles Réseau de 56 kilomètres fr. 224,732 »

— — 16 — fr. 355,953 »

— — 40 — fr. 173,044 »

Anvers. — 11 1/2 — fr. 178,754 »

par année et par kilomètre pour les 47 années 1899 à 1945.

Recettes et redevances comparées.

Bruxelles. — Pour une recette brute totale de fr. 591,495,000 »

du réseau des 56 kilomètres et pendant les 47 années de 1899 à 1945, la Société des tramways bruxellois ne devrait payer qu'une redevance totale de fr. 13,900,000 »

Savoir, pour les 16 kilomètres :

A la ville de Bruxelles et à l'État, une redevance de 12,300,000 »

Pour les 40 kilomètres :

Aux 9 communes suburbaines et à la province, une redevance de 1,600,000 »

tandis que, la même recette brute donnerait, au taux de 17 1/2 p. c. dû à Gand,

Pour les 16 kilomètres :

A la ville de Bruxelles et à l'État, une redevance de fr. 46,580,231 »

Pour les 40 kilomètres :

Aux 9 communes suburbaines et à la province, une redevance de 56,931,394 »

Redevance totale. fr. 103,511,625 »

au taux de 26 1/4 p. c. dû à Anvers la même recette brute donnerait

Pour les 16 kilomètres :

A la ville de Bruxelles et à l'État, une redevance de . . . fr. 69,870,347 »

Pour les 40 kilomètres :

Aux 9 communes suburbaines et à la province, une redevance de 85,397,090 »

Redevance totale. . . . fr. 155,267,437 »

Redevances moyennes par année et par kilomètre de 1899 à 1945.

Bruxelles. — Une redevance totale de
13,900,000 francs pour 56 kilomètres, donnerait une redevance
moyenne, par année et par kilomètre de fr. 5,281 16
12,300,000 francs pour 16 kilomètres, donnerait une redevance
moyenne, par année et par kilomètre de 16,536 38
1,600,000 francs pour 40 kilomètres, donnerait une redevance
moyenne, par année et par kilomètre de 851 06
Anvers. — Une redevance totale de 25,361,717 francs pour
11 1/2 kilomètres, donnerait une redevance moyenne par année et
par kilomètre de 46,922 »

Bruxelles-Anvers et Gand.

Bruxelles. — Suivant les offres de redevances faites par la Société des tramways
bruxellois, les 591,495,000 francs de recettes totales brutes des 56 kilomètres en
47 années, donneraient, à la ville de Bruxelles, aux neuf communes suburbaines et à la
province de Brabant, une redevance totale de fr. 13,900,000 »

soit environ 2.35 p. c. des recettes brutes.

Le réseau de 16 kilomètres, avec une recette brute totale de 266,172,750 francs
en 47 années, donnerait à la ville de Bruxelles et à l'État, une redevance totale
de fr. 12,300,000 »

soit environ 4.62 p. c. des recettes brutes.

Le réseau des 40 kilomètres, avec une recette brute totale de 325,322,250 francs
en 47 années, donnerait aux neuf communes suburbaines, une redevance totale
de fr. 1,600,000 »

soit environ 0.49 p. c. des recettes brutes.

Gand paie 17 1/2 p. c. de redevance sur les recettes brutes.

Anvers. — Pour un réseau de 11 1/2 kilomètres, avec une recette totale brute en
47 années, évaluée à 96,617,900 francs, payerait aux caisses communales de :

Anvers (Pour 9,377 mètres), une somme totale de . . fr. 21,303,842 28

Borgerhout (— 1,329 —), une somme totale de . . . 2,536,171 70

Berchem (— 844 —), une somme totale de . . . 1,521,703 02

Redevance totale. . . . fr. 25,361,717 »

soit 26 1/4 p. c. des recettes brutes.

CONCLUSION.

Anvers paye 26 1/4 p. c. pour 11 1/2 kilomètres et 30 années de concession.

Gand paye 17 1/2 p. c. pour 21 3/8 kilomètres et 50 années de concession.

Bruxelles offre 4.62 p. c. sur 16 kilomètres } pour obtenir la proro-
— 0.49 — 40 — }
gation de 1909 à 1945, soit 37 années de concession des 16 kilomè-
tres, etc , etc., etc.

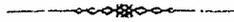


Tableau des concessions

LIGNES ÉNUMÉRÉES dans l'Exposé des motifs. I	CONCESSIONS CORRESPONDANT à ces lignes. II	DATES D'ÉCHÉANCE des CONCESSIONS et CLAUSES DE RACHAT. III	LONGUEUR TOTALE en mètres de chaque concession, y com- pris éventuellement les parcours emprun- tés à des concessions antérieures. IV	LONGUEUR EN MÈTRES des parcours empruntés à des concessions an- térieures. V	CAHIER DES CHARGES REGISSANT CHAQUE CONCESSION. VI
1 Laeken à Anderlecht (église) par les Halles avec embranchement du pont de la Senne (chaussée de Mons) à la gare du Midi par la rue de Fiennes.	D'Anderlecht (rue du Centre) à Laeken (chemin de fer de Bruxelles à Ostende) par les Halles centrales.	30 avril 1909 : partie sur le territoire de Bruxelles. 28 septembre 1910 : partie sur le territoire de Molenbeek-St-Jean. 3 janvier 1942 : le restant . . . Pas de clause de rachat.			Cahier des charges n° 52 approuvé par M. le Ministre des Travaux Publics le avril 1892.
2 De la place Verboeckhoven à Forest (place communale), par la gare du Nord, la Bourse et la gare du Midi, avec embranchement de la gare du Midi à la chaussée de Forest, par la rue Joseph Clacs et la rue de Mérode. 3 De la gare du Nord (place Rogier) par la rue du Progrès, à Laeken, à la traverse du chemin de fer d'Ostende.	De Saint-Josse-ten-Noode (place Rogier) à Schaerbeek (rue du Pavillon). De Saint-Josse-ten-Noode (place Rogier) à Laeken (chemin de fer). Ligne du boulevard Central De la place de la Constitution à la limite de Forest d'une part et à la chaussée de Forest d'autre part. De Forest à Bruxelles	24 novembre 1921 : partie sur le territoire de St-Josse-ten-Noode. 3 janvier 1942 : le restant 17 novembre 1921 : partie sur le territoire de St-Josse-ten-Noode. 3 janvier 1942 : le restant 30 avril 1909 3 janvier 1942 3 janvier 1942 Pas de clause de rachat.			Cahier des charges n° 52. Cahier des charges ar- rêté le 3 septembre 1894 par le Collège échevinal de Forest.

4 De la gare du Nord, par l'Entrepôt, à la gare du Midi (boulevards circulaires du bas de la ville).	Ligne des boulevards circulaires. : .	30 avril 1909.			Cahier des charges n° 52.	
5 De la gare du Nord à la gare du Midi, par la porte de Namur (boulevards circulaires du haut de la ville).]		Pas de clause de rachat.				
6 Du Bois de la Cambre à Schaerbeek (dépôt), par l'avenue Louise, la rue de la Régence et la rue Royale, avec embranchement de la porte Louise à la rue Royale (statue Belliard), par la porte de Namur.	De Bruxelles (entrée du bois de la Cambre) à Schaerbeek (rue Teniers), par la place des Palais.	3 janvier 1942				
7 Du parc Léopold à la place Royale, par la rue Belliard et la place des Palais.	Du parc Léopold à la porte Louise par la place Royale.	30 avril 1909.				
8 De la gare du Luxembourg à la place Royale, par la rue du Luxembourg et la place des Palais.						
9 De la place Royale à la gare du Midi, par la place de la Chapelle, la rue Blaes, la rue d'Angleterre et l'avenue Fonsny, avec embranchement par la rue de Prusse et l'avenue de la Porte-de-Hal.	De la rue Royale — statue Belliard — (Bruxelles) à la gare du Midi (Saint-Gilles), par la rue Blaes.	3 janvier 1942				Cahier des charges arrêté le 24 janvier 1894 par la Députation permanente.
	Ce tramway aura son point de départ à la rue Royale (statue Belliard) sur la ligne de Schaerbeek au Bois de la Cambre, empruntera la ligne du Parc Léopold à la porte Louise, par la place Royale et la rue de la Régence jusqu'à la rue de Bodenbroeck, se dirigera par cette rue, la place du Grand-Sablon, la rue nouvelle qui doit relier cette place à la place de la Chapelle, la rue Blaes, la rue d'Angleterre, la rue Fonsny, la place de la Constitution avec retour par la rue de Prusse et l'avenue de la Porte-de-Hal.					
10 De la gare du Midi aux abattoirs d'Anderlecht.	De la gare du Midi (Saint-Gilles) à la chaussée de Mons et au quai de l'Industrie.	3 janvier 1942			Cahier des charges arrêté le 16 juin 1897 par la Députation permanente.	
	Ce tramway aura son point de départ rue de Prusse; il suivra cette rue, le boulevard Jamar et la place Bara pour se diriger, d'une part, vers la chaussée de Mons, par la rue de Fiennes, la place du Conseil et la rue Van Lint, et, d'autre part, vers le quai de l'Industrie par la rue d'Allemagne.					

<p style="text-align: center;">LIGNES ÉNUMÉRÉES dans l'Exposé des motifs.</p> <p style="text-align: center;">I</p>	<p style="text-align: center;">CONCESSIONS CORRESPONDANT à ces lignes.</p> <p style="text-align: center;">II</p>	<p style="text-align: center;">DATES D'ÉCHÉANCE des CONCESSIONS et CLAUSES DE RACHAT.</p> <p style="text-align: center;">III</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">LONGUEUR TOTALE des mètres de chaque concession, y compris les parcours emprun- tés à des concessions antérieures.</p> <p style="text-align: center;">IV</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">LONGUEUR EN MÈTRES des parcours empruntés à des concessions an- térieures.</p> <p style="text-align: center;">V</p>	<p style="text-align: center;">CAHIER DES CHARGES REGISSANT CHAQUE CONCESSION.</p> <p style="text-align: center;">VI</p>
<p>11 De la gare du Midi à Uccle (dépôt des tramways), par le boulevard du Midi et la chaussée d'Alseberg.</p>	<p>De Bruxelles (Midi) à Uccle (dépôt des tramways bruxellois).</p> <p>Ce tramway aura son point de départ à la gare du Midi (place de la Constitution), suivra le boulevard du Midi jusqu'à la porte de Hal en utilisant les voies de la ligne des boulevards circulaires, puis prendra la gauche de la porte de Hal pour atteindre la chaussée de Waterloo qu'il suivra jusqu'à la chaussée d'Alseberg, empruntera cette chaussée jusqu'à l'avenue Brugmann pour aboutir au dépôt des Tramways bruxellois établi sur cette avenue.</p>	<p>3 janvier 1942</p> <p>Rachetable à toute époque.</p>			<p>Cahier des charges ar- rêté le 4 mars 1896 par la Députation per- manente.</p>
<p>12 De la place Stéphanie à Uccle (dépôt des tramways), par la chaussée de Charleroi et l'avenue Brugmann.</p>	<p>D'Ixelles (place Stéphanie) à Uccle . . .</p>	<p>3 janvier 1942</p> <p>Pas de clause de rachat.</p>			<p>Cahier des charges n° 52.</p>
<p>13 De l'impasse du Parc au bois de la Cambre, par la rue de la Loi, l'avenue d'Auderghem, le boulevard Militaire, l'avenue de la Cambre et l'avenue Louise.</p>	<p>Entre l'impasse du Parc et l'avenue Louise à Bruxelles, par la rue de la Loi, le Rond-Point, l'avenue d'Auderghem, la chaussée de Tervueren, le boulevard Militaire, l'avenue du bois de la Cambre jusqu'à l'avenue Louise et d'un embranchement du Rond-Point de la rue de la Loi à la rue Gérard par l'avenue de Cortenberg et l'avenue de la Renaissance.</p>	<p>3 janvier 1942</p> <p>Rachetable à toute époque.</p>			<p>Cahier des charges ar- rêté le 2 juillet 1896 par M. le Ministre des Travaux Publics.</p>

<p>4 De la porte de Namur à la Petite-Suisse, par la rue du Champ-de-Mars, l'avenue de la Couronne et le boulevard Militaire.</p> <p>16 De la porte de Namur à l'avenue de Tervueren, par les rues du Champ-de-Mars, du Trône, la chaussée de Wavre et la rue des Rentiers.</p> <p>17 De la porte de Namur à la chaussée de la Hulpe, par la chaussée d'Ixelles, avec embranchement par la chaussée de Wavre et la rue Malibran.</p>	<p>1° Une ligne partant de la porte de Namur et aboutissant à la place Sainte-Croix, en passant par la chaussée d'Ixelles;</p> <p>2° Une ligne, prolongement de la précédente et aboutissant au rond-point de la Petite-Suisse, en passant par l'avenue des Eperons d'Or, l'avenue de l'Hippodrome et le chemin vicinal n° 28;</p> <p>3° Une ligne, prolongement de la précédente et aboutissant près du <i>Café du Lac</i>, en suivant les chemins vicinaux n°s 28 et 45;</p> <p>4° Une ligne partant de la porte de Namur, suivant la chaussée de Wavre, la rue du Trône et la rue Malibran, pour aboutir place Sainte-Croix;</p> <p>5° Un petit embranchement suivant le chemin vicinal n° 28 pour relier les lignes 2 et 5.</p> <p>Une ligne ayant son origine à Boendael, où elle forme le prolongement de la ligne n° 5 ci-dessus, et aboutissant à la jonction de la chaussée de la Hulpe avec l'avenue du Poteau.</p> <p>Extension de la place de la Couronne (Ixelles) à la Petite-Suisse (Ixelles), du tramways de Bruxelles à Ixelles-Boendael, par la place de la Couronne, l'avenue de la Couronne, le boulevard Militaire, pour se souder à la ligne de la Petite-Suisse, vis-à-vis de l'avenue Solbos.</p> <p style="text-align: center;">Ces sept concessions expirent le Elles sont rachetables à toute époque.</p> <p>Un tramway ayant son point de départ Porte de Namur, avenue Marnix et chaussée d'Ixelles, jonction au tram- way existant.</p> <p>Rachetable à toute époque.</p> <p>Il suivra la rue du Champ-de-Mars, la rue de Paris, la rue du Trône, la chaussée de Wavre, la place Jourdan, la rue des Rentiers, la place Van Meyel, la rue Sainte-Gertrude, la rue du Cornet et l'avenue des Nerviens, pour aboutir à l'avenue de Tervueren par l'avenue de la Chevalerie.</p>		<p>Cahier des charges approuvé le 30 janvier 1885 par le conseil communal d'Ixelles.</p> <p>Cahier des charges approuvé le 24 janvier 1888 par le conseil communal d'Ixelles.</p> <p>Cahier des charges arrêté le 15 juin 1896 par M. le Ministre des Travaux publics.</p> <p>Cahier des charges arrêté le 5 août 1896 par la Députation permanente.</p>	
<p>15 De la rue Royale (Bodega) à l'avenue de Tervueren, par la rue de Louvain, la rue Joseph II et l'avenue de la Renaissance, avec embranchement du Square Marguerite à la place Saint-Josse.</p>	<p>Tramway allant de la rue de Louvain (Bruxelles) à l'avenue de Tervueren (Etterbeek).</p>	<p>50 ans à partir de la réception de l'avenue de Tervueren.</p> <p>Rachetable à toute époque.</p> <p>Le tramway aura son point de départ rue de Louvain, à l'angle de la rue Royale. Il suivra la rue de Louvain, traversera le boulevard du Régent, empruntera l'avenue des Arts, la rue Joseph-II, où il se scindra à partir de la rue Philippe-le-Bon pour suivre cette rue et la rue Stevin, d'une part, atteindre l'avenue Livingstone et suivre cette avenue jusqu'à la rue Stevin, d'autre part; il suivra ensuite la rue Charles-Martel, le square Ambiorix, le square Marguerite, la rue Le Corrége, traversera l'avenue de Cortenberg, empruntera l'avenue de la Renaissance, pour aboutir à l'avenue de Tervueren par l'avenue de la Chevalerie et la rue Oblique.</p>		<p>Cahier des charges arrêté le 28 octobre 1896 par la Députation permanente.</p>

(78)

[N° 197.]

LIGNES ENUMÉRÉES dans l'Exposé des motifs. I	CONCESSION CORRESPONDANT à ces lignes. II	DATE D'ÉCHÉANCE des CONCESSIONS et CLAUSES DE RACHAT. III	LONGUEUR TOTALE en mètres de chaque concession y com- pris éventuellement les parcours emprun- tés à des concessions antérieures IV	LONGUEUR EN MÈTRES des parcours empruntés à des concessions an- térieures. V	CAHIER DES CHARGES RÉGISSANT CHAQUE CONCESSION. VI
18 De Tervueren au Parc du Cinquante- naire par l'avenue de Tervueren.	Tramway de l'avenue de Tervueren.	50 ans, à partir de la réception définitive de l'avenue de Ter- vueren. Rachetable à toute époque.			Cahier des charges ap- prouvé le 25 janvier 1896 par M. le Minis- tre des Travaux pu- blics. Le tramway partira de la place Saint-Josse, empruntera la rue Willems, la rue des Éburons, le square Ambiorix, la rue Le Corrège, l'avenue de la Renaissance et l'avenue de la Chevalerie jusqu'à l'intersection de cette avenue avec la nouvelle avenue de Tervueren; à partir de ce point, le tramway s'établira sur la nouvelle avenue jusqu'au parc de Tervueren.
19 De la place Saint-Josse à la place des Étangs-Noirs, à Molenbeek-Saint- Jean, par la Bourse et la place de la Duchesse.	Tramway de la Bourse à la place Madou. La ligne aura son origine au boulevard Anspach, à l'angle nord de la Bourse, et passant par la rue de la Bourse, la rue au Beurre, la rue du Marché-aux-Herbes, la rue de la Montagne, la rue Sainte-Gudule, la place du Parvis, la rue du Bois-Sauvage, la rue de Ligne, la place du Congrès, la rue du Congrès, la place Surlet-de-Chokier et se terminera à la limite de Bruxelles, boulevard Bischoffsheim. Prolongement jusqu'à la place Saint-Josse du tramway entre la Bourse et la place Madou. Prolongement jusqu'à la place des Étangs-Noirs, à Molenbeek-Saint-Jean, de la concession du tramway entre la Bourse, à Bruxelles, et la place Saint-Josse, à Saint-Josse-ten-Noode.	30 avril 1939. Rachetable à toute époque. 30 avril 1939. Rachetable à toute époque. 30 avril 1939. Rachetable à toute époque.			Cahier des charges vu et approuvé en séances des 1 ^{er} mars et 17 juin 1887 du collège des bourgmestre et échevins de Bruxelles Cahier des charges ap- prouvé le 18 juin 1890 par M. le Minis- tre des Travaux pu- blics. Cahier des charges ap- prouvé le 20 juillet 1895 par M. le Minis- tre des Travaux pu- blics.

20 De la place Stéphanie (avenue Louise) à la rue d'Enghien, à Molenbeek-Saint-Jean, par la Bourse et la place de la Duchesse.	Tramway de la place Stéphanie, à Ixelles, à la Bourse, à Bruxelles.	25 janvier 1941. Rachetable à toute époque.	Cahier des charges arrêté le 4 ^{er} octobre 1890 par la Députation permanente.
	La ligne aura son origine à la bifurcation de l'avenue Louise et de la chaussée de Charleroi; elle suivra l'avenue Louise, la rue des Quatre-Bras, la rue de la Régence, la rue Van Moer, la rue Watten, la rue des Minimes, la place du Grand-Sablon, la rue à créer au travers de l'ancien Palais de Justice (provisoirement la rue de la Paille et la rue de Ruysbroeck), la rue de l'Hôpital la place Saint-Jean, la rue Duquesnoy, la rue de l'Homme-Chrétien, la rue du Marché-aux-Fromages, la rue des Brasseurs, la rue de l'Amigo, la rue des Pierres et la rue du Midi, pour aboutir, près de la Bourse, à la ligne de la Bourse à la place Nadou.		
	Prolongement de ce tramway jusqu'à la place de la Duchesse, à Molenbeek-Saint-Jean.	25 janvier 1941. Rachetable à toute époque.	Cahier des charges approuvé le 7 mars 1895 par M. le Ministre des Travaux publics.
	Prolongement de ce tramway jusqu'au Dépôt dans la rue d'Enghien.	20 août 1941. Rachetable à toute époque.	Cahier des charges approuvé le 21 novembre 1894 par M. le Ministre des Travaux publics.
21 De la Bourse à la station de Koekelberg, d'une part, et à Jette-Saint-Pierre (Spiegelhuis), d'autre part.	Tramway de Bruxelles à Jette-Saint-Pierre, par Molenbeek-Saint-Jean et Koekelberg,	Rachetable à toute époque.	Cahier des charges arrêté le 26 juin 1895 par la Députation permanente.
	Le tramway aura son point de départ à la Bourse, à Bruxelles, où un garage spécial sera établi, il suivra d'abord le boulevard Anspach, sur le parcours duquel il empruntera, jusqu'à l'angle de la rue de l'Evêque, les voies de la Société des tramways bruxellois. Il parcourra ensuite la rue de l'Evêque, la place Sainte-Catherine, le quai aux Briques, le quai aux Barques, la rue Saint-André, la rue d'Ophem, la rue du Petit-Château, la rue de l'Avenir, la rue du Presbytère, la rue de Ribeaucourt, et le boulevard Léopold II, jusqu'au carrefour de la chaussée de Jette.		
	A partir de ce point, le tramway se partagera en deux branches, dont l'une continuera à parcourir le boulevard Léopold II jusqu'à la station de Koekelberg et l'autre se dirigera, par la chaussée de Jette, vers la commune de Jette-Saint-Pierre, pour s'arrêter au Spiegelhuis.		
22 De la gare Rogier, par la rue de la Limite, la rue de Schaerbeek, la rue Fossé-aux-Loups, le quartier du Béguinage et la porte de Flandre jusqu'à la porte de Ninove.	Tramway de la porte de Ninove (station du chemin de fer vicinal de Schepdael à la porte de Schaerbeek (confins de la ville de Bruxelles).	25 janvier 1941. Rachetable à toute époque.	Cahier des charges arrêté le 17 juin 1890 par le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Bruxelles.
	La ligne suivra le tracé passant par le boulevard Barthélémy, la porte de Flandre, la rue Locquenghien, la rue du Grand-Hospice, la rue de l'Infirmerie, la rue du Béguinage, la rue du Cyprès, la rue des Augustins, traversera le boulevard Anspach devant le temple des Augustins, suivra la rue du Fossé-aux-Loups, la rue du Marais, la rue des Sables, la rue Pachéco, la rue de Schaerbeek jusqu'à la porte de Schaerbeek (confins de la ville de Bruxelles)		
	Prolongement de ce tramway jusqu'à la gare de la rue Rogier.	20 août 1941. Rachetable à toute époque.	Cahier des charges arrêté le 18 mars 1891 par la Députation permanente.
	Ce prolongement part de la porte de Schaerbeek (confins de la ville de Bruxelles), pour aboutir à la gare de la rue Rogier, en passant par les rues Galilée, de la Limite, Josaphat et Rogier.		

ADMINISTRATION COMMUNALE
DE BRUXELLES

Bruxelles, 29 mai 1899.

—
2^e Division—
N° 10402
—

MONSIEUR LE MINISTRE,

Depuis plus d'un an, nous avons eu l'honneur de faire parvenir au Gouvernement la délibération de notre conseil communal, relative à une convention passée avec la Société des tramways bruxellois en vue d'unifier les diverses concessions en cours.

L'opération a été votée par toutes les communes intéressées et par la province de Brabant.

D'après certains journaux, le retard que subit actuellement la solution de cette affaire, si intéressante pour la ville de Bruxelles et pour les habitants de toute l'agglomération, serait dû à l'intervention d'un membre de la section centrale qui apporterait dans le débat un travail de chiffres dont l'examen serait de nature à retarder encore la décision de la section.

Ce n'est qu'après une étude approfondie et des calculs sérieux que nous avons présenté à notre conseil communal la proposition qui est soumise à la section centrale et nous savons que la question a été l'objet d'un examen non moins minutieux dans votre Département.

Tous les pouvoirs intéressés, c'est-à-dire les plus compétents dans l'espèce, ont considéré que cette convention leur donnait satisfaction.

C'est dans ces conditions, Monsieur le Ministre, que nous faisons appel à votre haute autorité afin que le public puisse bénéficier dans un bref délai des réductions de tarif et des améliorations de service réclamées depuis si longtemps. D'autre part, cette affaire se rattache à l'exécution d'importants travaux d'utilité publique que de nouveaux retards seraient de nature à compromettre.

Agréez, etc.

Par le Collège :
Le Secrétaire,
(Signé) DWELSHAUWERS.

Le Collège des Bourgmestre
et Échevins,
(Signé) BULS.

A Monsieur le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, à Bruxelles.
