

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 15 DÉCEMBRE 1891.

---

Rapport des Commissions réunies des Finances et de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi portant autorisation pour le Gouvernement de régulariser les concessions de tramways octroyées par les communes antérieurement à la loi du 9 juillet 1875.

*(Voir les nos 226 et 252, session de 1890-1891, de la Chambre des Représentants.)*

---

Présents : MM. TERCELIN, Président; MONTEFIORE LEVI, VAN PUT, le Vicomte VILAIN XIII, le Comte LE GRELLE, CASIER, FINET et le Baron BETHUNE, Rapporteur.

MESSIEURS,

Pendant les premières années de l'existence des tramways en Belgique, aucune disposition légale n'avait prévu ni réglé la matière.

En fait, quelques grandes villes du pays, appréciant l'utilité de ce mode de transport, accordèrent des concessions à des exploitants tantôt particuliers, tantôt sociétés.

Ces villes stipulèrent des avantages financiers sous certaines conditions de transport de voyageurs, en dehors de toute approbation gouvernementale, et réglant les parcours à leur guise, empruntant indifféremment la voirie de l'Etat, celle des provinces ou des communes.

Ces conventions étaient pour la plupart irrégulières, tout au moins celles qui avaient en vue d'exploiter en tout ou en partie la voirie de l'Etat ou la voirie provinciale.

La loi du 9 juillet 1875 a mis un terme à une situation incertaine pour les concessions de l'avenir, et son urgence se faisait d'autant plus sentir, que le mode de locomotion par tramways entraînait davantage dans les mœurs et tendait à se généraliser.

Cette loi, qui fut admise au Sénat par 30 voix contre 3 abstentions, laissait planer l'incertitude sur l'existence des concessions antérieures, qui ont continué à subsister de fait sous le régime des contrats passés par les autorités communales des villes où les trams étaient établis.

C'est pour mettre un terme à la précarité de leur existence que le nouveau projet de loi a été présenté.

Mal compris d'abord, il a soulevé l'opposition de la députation de Liège à la Chambre. Après les explications si lucides de M. le Ministre des Finances et de l'honorable M. Fris, rapporteur de la section centrale, les méfiances se sont dissipées et finalement le projet fut voté le 25 novembre dernier à l'unanimité des 88 votants.

Ce résultat n'eût pas été obtenu si la Chambre s'était trouvée uniquement devant le texte si laconique du projet :

« Le Gouvernement est autorisé à régulariser par voie de concession nouvelle, de gré à gré, et sans distinction quant à la voirie parcourue, les concessions de tramways octroyées par les communes antérieurement à la loi du 9 juillet 1875. »

Le Gouvernement, par l'organe de M. le Ministre des Finances, a indiqué à grands traits que dans les régularisations à faire, il agirait avec les villes en cause, avec tous les ménagements qu'exige une situation financière qui repose en partie sur les produits des concessions irrégulières.

Il accorde aux communes les avantages des concessions existantes pendant toute leur durée, dans la limite extrême de 50 ans, mais il modifie les contrats des compagnies au profit des voyageurs.

Le Gouvernement accordera cette faveur sans distinguer si la voie parcourue est urbaine ou autre.

Qu'arrivera-t-il lorsque les concessions seront arrivées à leur terme?

Les villes ont stipulé que pour lors le réseau leur appartiendrait. Pareille stipulation ne saurait être admise, car ce serait reconnaître aux villes une main-mise sur les domaines de l'État et des provinces.

A l'expiration des concessions, tous droits seront éteints et, pour les faire revivre, il faudra tenir compte de la législation en vigueur à ce moment.

Les concessionnaires rentreront donc dans le droit commun, et si la loi du 9 juillet 1875 est encore debout, ce seront ses dispositions qui régleront les conditions de répartition des péages, qui sera proportionnelle à l'étendue du territoire parcourue de chaque intéressé : État, Province, Communes ; elles régleront l'autorité compétente pour accorder les concessions.

Le droit de reprise des voies et du matériel d'exploitation sera déterminé par les actes de concession en conformité de la loi.

Toutes les concessions, soit provinciales, soit communales, devront être approuvées par arrêté royal.

Telle est, Messieurs, l'économie du projet développé par les explications de l'honorable Ministre des Finances, éclairé par l'exposé des motifs, par le rapport à la section centrale de l'honorable M. Fris, et par la discussion qui a eu lieu à la Chambre.

Vos Commissions réunies des Travaux publics et des Finances estiment, Messieurs, que le Sénat ferait chose utile et sage en adoptant le Projet de Loi en discussion.

*Le Vice-Président-Rapporteur,*  
Baron P. BETHUNE.

*Le Président,*  
TERCELIN-MONJOT.