

## SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 12 AOUT 1899.

Rapport des Commissions réunies de l'Agriculture et des Finances et Travaux publics, chargées d'examiner le Projet de Loi autorisant le Gouvernement à unifier les concessions de tramways existant dans l'agglomération bruxelloise.

(Voir les n<sup>os</sup> 54, 197, 254, 261, 273, 274, 276, 278 et 286, session de 1898-1899, de la Chambre des Représentants; 136, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Baron BETHUNE, Président ; CROUSSE, ALLARD et VERCROY, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi qui vous est soumis a subi plusieurs transformations.

Le texte primitif présenté par le Gouvernement le 20 décembre 1898 portait :

ARTICLE PREMIER. — Le Gouvernement est autorisé à remplacer, dans les deux ans, par des concessions nouvelles dont il arrêtera les conditions et qui expireront indistinctement le 31 décembre 1945 au plus tard, les concessions de lignes de tramways existantes dans l'agglomération bruxelloise.

ART. 2. — Pendant un terme de dix ans le Gouvernement pourra imposer aux concessionnaires l'obligation d'exécuter à leurs frais les modifications ou les extensions de lignes qu'il jugera nécessaires.

Ces modifications ou extensions seront soumises au régime adopté pour les concessions accordées en vertu de l'article premier.

ART. 3. — La députation permanente du conseil provincial et les communes intéressées seront entendues avant que le Gouvernement statue par application des deux articles qui précèdent.

C'était une délégation que les Chambres donnaient au Gouvernement. La Section centrale de la Chambre demanda à être saisie d'une convention fixe que la Législature aurait pu approuver et à voir donner une affectation aux sommes promises par la Société des Tramways bruxellois.

Satisfaction lui ayant été donnée, elle proposa, au lieu des trois articles susindiqués, un article unique, rédigé comme suit :

« 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  
» tramways décrites dans cette convention. »

Enfin la Chambre a adopté divers amendements que nous rencontrons dans la suite de ce rapport.

Le Projet de Loi subordonnant la concession aux conditions de la convention et du cahier des charges, ce sont celles-ci qu'il importe d'examiner.

Les principales objections à la convention sont les suivantes :

1° *La durée de la convention est trop longue.* — La Société des Tramways bruxellois avait d'abord demandé la concession jusqu'en 1942, mais le réseau d'Ixelles-Boendael qu'elle venait de reprendre étant concédé en partie jusqu'en 1948, elle propose un terme moyen jusqu'en 1945.

Cette durée de 45 ans n'a rien d'extraordinaire, la Société des tramways de Gand venant d'obtenir une concession de 50 ans.

Ce n'est d'ailleurs pas à des propriétaires fonciers qu'il faut faire valoir l'avantage des longs baux. Il en est d'un concessionnaire comme d'un locataire ; l'un et l'autre n'exploiteront rationnellement et en faisant les améliorations nécessaires que s'ils ont l'avenir devant eux.

2° *La loi du 9 juillet 1875 sur les tramways* établit le principe de l'adjudication publique.

Sans doute quand il est question d'une nouvelle concession ; mais dans le cas présent il s'agit d'unifier les différents services des tramways de Bruxelles. On ne pouvait disposer des lignes déjà concédées, et, si l'on assujettissait à l'adjudication publique la concession des 16 kilomètres qui devenaient libres en 1909, on pouvait ne pas arriver à l'unification désirée par tout le monde et si utile au public.

3° *La convention donne à une société particulière des avantages au détriment du public et notamment : a) elle établit un droit fixe alors que la redevance aurait dû être mobile et en rapport avec le produit.*

Il y a différentes façons de déterminer une redevance : la plus simple paraît être celle qui est établie sur les bénéfices nets, mais il y a des difficultés de contrôle qui ont fait établir généralement la concession sur les recettes brutes.

Ce mode est bon quand il s'agit de concessions nouvelles, mais rien n'empêche d'établir des moyennes, surtout quand on a l'expérience du passé pour guide, et de prendre cette moyenne pour redevance fixe, c'est ce qu'a fait la proposition des Tramways bruxellois.

Le Gouvernement, dans un dernier amendement présenté le 10 de ce mois, d'accord avec la Société des Tramways bruxellois, propose les modifications suivantes :

1. Le litt. B de l'article 18 est modifié ainsi qu'il suit :

« B. A la ville de Bruxelles, la redevance sera, au choix de la Ville :

» Ou bien une redevance annuelle variable, calculée à raison de 10 p. c. des sommes distribuées par la Société anonyme « Les Tramways bruxellois » à ses différentes catégories d'actions.

» Ou bien :

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

» 1° Une redevance annuelle fixe, établie comme suit :

|                             |     |            |
|-----------------------------|-----|------------|
| Pour l'année 1899 . . . . . | fr. | 127,543 52 |
| — 1900 . . . . .            |     | 130,043 52 |
| — 1901 . . . . .            |     | 132,555 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 2 p. c. des sommes distribuées par la Société anonyme « Les Tramways bruxellois » à ses différentes catégories d'actions.

» b) Du 1<sup>er</sup> janvier 1910 au 31 décembre 1945,

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

» 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<sup>er</sup> janvier 1930 au 31 décembre 1945.

» Dans la quinzaine qui suivra la publication du bilan de chaque exercice annuel de la Société anonyme des Tramways bruxellois, l'Administration communale de Bruxelles devra lui faire connaître, par écrit, pour lequel des deux modes de redevance elle aura opté. »

Vos Commissions ont adressé au Gouvernement la question suivante :

La Ville a-t-elle le droit pendant toute la durée de la concession de choisir chaque année l'un ou l'autre mode de redevance ?

Le Ministre des Finances a répondu :

La question que vous voulez bien me poser est tranchée par le texte même du dernier alinéa du littéra B de l'article 18 du cahier des charges tel qu'il a été amendé le 10 août courant.

*b) En tous cas la redevance est insuffisante, surtout en présence des 17 1/4 p. c. que les Tramways gantois paient sur les recettes brutes.*

Il y a eu à Gand différentes soumissions allant de 5 à 10 p. c. sur les recettes brutes (ce mode étant imposé par le cahier des charges) ; une soumission plus hardie que les autres, escomptant l'avenir, offrit 17 1/4 p. c. Mais rien ne dit qu'un semblable soumissionnaire se serait présenté à Bruxelles. En tous cas une convention est le fruit de concessions mutuelles et d'avan-

tages réciproques, et la convention qui nous occupe a eu la bonne fortune d'être approuvée par toutes les autorités consultées, par la presse, par l'opinion publique et surtout par les principaux intéressés, la ville de Bruxelles et toutes les communes suburbaines.

D'autre part, la concession est rachetable. Oui, dit-on, à un prix exorbitant ! Mais voudrait-on qu'on reprenne, qu'on exproprie, contrairement à tous les principes, sans indemnité ? Alors surtout qu'il s'agit d'un service public dont une société a assumé pendant des années toutes les incertitudes et tous les risques.

4° *La situation créée au personnel est insuffisante.* — Sans doute les plus grands égards sont dus au personnel des tramways, comme à beaucoup d'autres personnels qui ont une dure besogne à accomplir, et c'est ce que la Société des Tramways bruxellois a compris en prenant des mesures en faveur du personnel sans aucune retenue, sans aucune rétribution quelconque de la part de celui-ci.

Cependant on demande, d'une part, un service matinal pour les ouvriers suivi d'un service tardif pour le public en général, et, d'autre part, on voudrait voir fixer la durée du travail à 10 heures avec intervalles et congés réguliers : ce service n'est pas facile à organiser.

Aux conditions actuelles, il est reconnu qu'il se présente dix fois plus d'agents qu'on ne peut en employer.

L'expérience apprend que les entreprises prospères sont généreuses : la situation des agents des Tramways bruxellois sera sans doute en rapport avec la prospérité de l'entreprise.

Néanmoins le Gouvernement, du consentement des Tramways, a présenté l'amendement suivant :

L'article 72 est modifié comme suit :

« 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.

» Ces prix ne pourront, en aucun cas, dépasser les prix actuels ; tous autres avantages actuellement accordés au public et résultant des cahiers des charges en vigueur, notamment en ce qui concerne les correspondances, de même que les heures actuelles du commencement et de la fin des services, seront maintenus nonobstant les stipulations, à cet égard, du 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, les tarifs 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, pendant trois années consécutives, la moyenne annuelle de la recette brute, par kilomètre de ligne, du réseau exploité par le concessionnaire, aura dépassé de 40 p. c. (quarante pour cent) la moyenne de la recette brute, par kilomètre de ligne, atteinte, pour les lignes actuellement concédées, pendant la deuxième année qui aura suivi l'application générale de l'électricité. Cette disposition ne s'applique pas aux tarifs des lignes suburbaines comme Tervueren, Boitsfort ou lignes similaires. Les recettes de ces dernières lignes

» n'entreront pas en compte pour le calcul et la comparaison des recettes  
» brutes kilométriques dont il est question au présent alinéa.

» Il est accordé au concessionnaire un délai de quatre mois pour l'appli-  
» cation des réductions de tarifs prévues par le présent cahier des  
» charges. ».

Il est ajouté au cahier des charges un article 72<sup>bis</sup> ainsi conçu :

ART. 72<sup>bis</sup>.

« Dès la mise en vigueur des tarifs prévus par le présent cahier des  
» charges, la Compagnie délivrera aux ouvriers, les jours ouvrables, le  
» matin jusqu'à 8 heures, et le soir de 19 à 20 heures, des tickets au prix  
» réduit de 10 centimes en deuxième classe, quelle que soit la distance  
» parcourue sur le réseau de Bruxelles et de ses faubourgs.

» La Compagnie s'engage, en outre, dès l'application générale de l'élec-  
» tricité à tout son réseau, à organiser des trains spéciaux pour ouvriers,  
» à prix très réduits, coïncidant, le matin, avec l'entrée et, le soir, avec la  
» sortie des ateliers. »

Nous estimons avoir rencontré la plupart des objections.

Vos Commissions n'ont pas cru devoir s'arrêter aux appréciations par-  
fois sévères émises à propos de cette convention ; elles apprécient les  
modifications qui y ont été apportées et croient ne pouvoir mieux faire que  
de rappeler le résumé des avantages de la convention tel qu'il est présenté  
dans le remarquable rapport de M. Bilaut :

1° Dès 1899, les tarifs seront réduits à 10 centimes, avec maximum de  
15 centimes, en 2<sup>e</sup> 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 francs dans les recettes.

Dans un avenir vraisemblablement peu éloigné, la taxe de 10 centimes  
sera unique en 2<sup>e</sup> 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 considéra-  
blement et une participation dans les bénéfices lui est assurée *dès main-  
tenant*, alors que les concessions à proroger ne partent que de 1909,  
1910, 1921.

5° Le versement d'une somme de 3 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 les 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.)

D'accord avec la Société des Tramways bruxellois, le Gouvernement a encore proposé un amendement à l'article 22 du cahier des charges consistant à remplacer les mots « à l'approbation des *présentes* » par les mots « à l'approbation des *plans*. »

Enfin le Gouvernement a opposé la question préalable à tous les autres amendements, et en effet la convention de l'État avec les Tramways bruxellois forme un tout, que la Législature ne saurait modifier sans le consentement des deux parties.

Le Projet de Loi est rédigé comme suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Société anonyme « Les Tramways bruxellois » la concession des lignes de tramways décrites dans la Convention du 26 avril 1899, aux clauses et conditions tant de la dite Convention que du cahier des charges arrêté le même jour et modifié sous la date du 10 août 1899.

Ce texte a été voté à la Chambre par 69 voix contre 16 et 6 abstentions. Vos Commissions, Messieurs, vous en proposent aussi l'adoption.

*Le Rapporteur,*  
A. VERCROYSSSE.

*Le Président,*  
Baron P. BETHUNE.