

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 16 JUILLET 1931

Rapport de la Commission des Transports chargée de l'examen du Projet de Loi permettant à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux et aux concessionnaires de lignes de tramways d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de leurs lignes ferrées.

(Voir les n°s 63, 108, 174 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 2 juillet 1931; le n° 171 du Sénat.)

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 16 JULI 1931

Verslag uit naam van de Commissie van Vervoer over het Weisontwerp betreffende het tot stand brengen van autobusdiensten door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en door de concessiehouders van tramwegen tot verbetering van de exploitatievoorwaarden van hunne spoorlijnen.

(Zie de n°s 63, 108, 174 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 2 Juli 1931; n° 171 van den Senaat.)

Présents : MM. SEGERS, président; BOSSUYT, DE BRUYN, LALEMAND, MOLET, QUINCHON, TOCH et le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Par la loi du 24 juin 1885, la Société des Chemins de fer vicinaux a obtenu l'autorisation d'exploiter les lignes qui lui étaient concédées par arrêté royal. Le seul mode d'exploitation prévu était le rail.

La loi du 11 août 1924 est venue ensuite autoriser la même société à établir et exploiter de nouvelles lignes au moyen de transports automobiles sur routes.

Le projet de loi actuel a pour but d'autoriser cette société à établir, à côté et parallèlement à l'exploitation par rail, des services d'autobus de façon à améliorer les conditions d'exploitation de ses lignes ferrées.

Ce projet de loi est bon et nécessaire. En effet, dans de nombreux cas, le mode d'exploitation par rail

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Door de wet van 24 Juni 1885 heeft de Maatschappij van Buurtspoorwegen machtiging verkregen de lijnen te exploiteeren die haar bij Koninklijk besluit werden geconcedeerd. Het eenig voorziene exploitatiestelsel was het spoor.

De wet van 11 Augustus 1924 heeft naderhand dezelfde maatschappij gemachtigd nieuwe lijnen aan te leggen en te exploiteeren bij middel van autovervoer langs de wegen.

Het huidige wetsontwerp heeft voor doel deze Maatschappij te machtigen, naast en gelijklopend met de exploitatie per spoor, autobusdiensten in te richten ten einde de exploitatievoorwaarden harer spoorlijnen te verbeteren.

Din ontwerp is goed en noodig. Inderdaad, in talrijke gevallen is het exploitatiestelsel per spoor niet meer

n'est plus en rapport avec le progrès moderne. Il est onéreux pour la société concessionnaire et, d'autre part, il n'apporte pas au public les facilités et la rapidité exigées à l'époque actuelle. Le résultat en est le suivant : des entreprises privées d'autobus viennent faire la concurrence à la Société, lui rafler sa clientèle, lui causant par là une exploitation déficitaire. Cette situation est tout à fait préjudiciable à l'État, aux provinces et aux communes qui sont les souscripteurs d'actions qui forment le capital de chaque ligne de la Société des Chemins de fer vicinaux.

L'honorable M. De Winde, le rapporteur de ce projet de loi à la Chambre, en donne un exemple frappant lorsque, dans son rapport, il relève que la province de Brabant, qui devait payer en 1930, des annuités à concurrence de 1,101,679 francs, ne percevait comme recettes pour sa part d'intervention dans les bénéfices des sociétés exploitantes qu'une somme de 708,503 francs et subissait donc, de ce chef, une perte de 400,000 francs par année.

Afin de parer à cette situation préjudiciable, le Gouvernement vous propose d'alléger le fardeau de la Société des Chemins de fer vicinaux en lui permettant de compléter l'exploitation du chemin de fer vicinal par l'organisation d'un service de transports automobiles sur routes.

Cette amélioration, qui sera appréciée par le public, est de nature à lui rendre, et à étendre même, sa clientèle. Ce qui est tout à l'avantage de la Société et, par voie de conséquence, de l'État, des provinces et des communes.

* * *

Le projet de loi, en son article 5, étend également aux sociétés concessionnaires de tramways le même

in verhouding met den modernen vooruitgang. Het kost veel geld aan de vergunninghoudende Maatschappij en bovendien bezorgt het niet aan het publiek het gemak en de snelheid door den huidige tijd vereischt. Het gevolg daarvan is het volgende : private autobusondernemingen komen de Maatschappij mededinging aandoen, haar clientele afnemen, haar derhalve een exploitatie met verlies veroorzaken. Deze toestand is ten volle nadeelig voor den Staat, de provinciën en de gemeenten, welke de inschrijvers zijn van aandeelen die het kapitaal vormen van elke lijn van de Maatschappij der Buurtspoorwegen.

De geachte heer De Winde, verslaggever in de Kamer, geeft daarvan een treffend voorbeeld wanneer hij in zijn verslag er op wijst dat de provincie Brabant, die in 1930 annuïteiten moest betalen ten bedrage van 1,101,679 frank als ontvangsten voor haar aandeel in de winsten der exploiteerende vennootschappen slechts een bedrag ontving van 708,503 frank en uit dien hoofde dus een verlies van 400,000 frank per jaar boekte.

Ten einde dezen nadeeligen toestand te verhelpen, stelt de Regeering U voor den last van de Maatschappij der Buurtspoorwegen te verlichten met haar toe te laten de exploitatie van den buurtspoorweg aan te vullen door de inrichting van een vervoerdienst per auto op de wegen.

Deze verbetering, die door het publiek zal worden op prijs gesteld, kan aan de buurtspoorwegen hunne clientele teruggeven en zelfs uitbreiden, hetgeen gansch in het voordeel is van de Maatschappij en bijgevolg van den Staat, de provinciën en de gemeenten.

* * *

Het wetsontwerp, in zijn artikel 5, breidt eveneens tot de concessiehoudende trammaatschappijen hetzelfde

bénéfice en stipulant que l'autorité qui a accordé la concession de la ligne peut, après enquête et sans adjudication publique, autoriser l'exploitation de la ligne de tramway à améliorer les conditions d'exploitation au moyen de l'organisation d'un service parallèle de transports automobiles.

La situation des concessionnaires de tramways n'est cependant pas comparable à celle de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux. En effet, les pouvoirs publics n'interviennent pas dans la constitution de leur capital et, d'autre part, il est notoire que les entreprises de tramways sont en général prospères et rémunératrices. Elles ne sont guère affectées par la concurrence des autobus.

Néanmoins, il a paru à votre Commission des Transports que l'extension de ce bénéfice aux sociétés concessionnaires de tramways peut être utile, car les lignes de tramways constituent, dans les conditions où elles sont établies en beaucoup de villes, une gêne pour la circulation en général et, dans ces conditions, il semble préférable, tout particulièrement aux heures de pointe, de renforcer le service au moyen d'autobus.

Le fait de l'extension de ce bénéfice aux sociétés concessionnaires de tramways devrait entraîner une modification dans le titre du projet de loi qui devrait donc porter : « Projet de loi permettant à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, et *aux concessionnaires de lignes de tramways* d'établir des services d'autobus, etc. »

* *

L'organisation d'un service d'autobus doublant le service d'une ligne de la Société des Chemins de fer vicinaux, peut nécessiter une augmentation du capital de la ligne. Pour

voordeel uit met te bepalen dat de overheid, die de concessie van de lijn heeft verleend, na onderzoek en zonder openbare aanbesteding den uitbater van de tramlijn mag machtigen de voorwaarden van exploitatie te verbeteren door middel van de inrichting van een gelijklopenden dienst van autovervoer.

De toestand der concessiehouders van tramwegen kan echter niet worden vergeleken bij dien van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen. Immers, de openbare besturen komen niet tusschen in de vestiging van hun kapitaal en aan den anderen kant is het algemeen bekend dat de tramwegen doorgaans voorspoedig en rendeerend zijn. Zij hebben niet zeer te lijden onder de mededinging der autobussen.

Niettemin, heeft uwe Commissie van Vervoer geoordeeld dat de uitbreiding van dit voordeel tot de concessiehoudende trammaatschappijen nuttig kan zijn; immers de tramlijnen zijn, in de voorwaarden waarin zij in talrijke steden worden aangelegd, een hinder voor het verkeer in het algemeen en derhalve lijkt het verkieslijk, bijzonder op de uren van druk verkeer, den dienst te versterken door middel van autobussen.

De uitbreiding van dit voordeel tot de concessiehoudende trammaatschappijen zou moeten aanleiding geven tot eene wijziging in den titel van het wetsontwerp, die dus zou moeten luiden : « Wetsontwerp betreffende het tot stand brengen van autobusdiensten door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en *door de concessiehouders van tramwegen, enz.* »

* *

De inrichting van een autobusdienst tot verdubbeling van den dienst van een lijn van de Maatschappij der Buurtspoorwegen, kan een kapitaalsverhooging van de lijn noodig maken.

permettre à ce capital d'être souscrit, l'article 2 prévoit, en dérogation à l'article 9 de la loi du 24 juin 1885, que l'intervention de l'État peut atteindre au maximum les trois quarts de l'augmentation. Mais en compensation, l'article 4 stipule que la partie de la souscription qui excède la quotité de 50 p. c. sera rémunérée par priorité à concurrence de l'annuité y afférente.

* * *

Mais puisque l'exploitation de ce service annexe aura lieu non plus sur la voie ferrée qui était la propriété de la Société nationale, mais au contraire sur la voirie communale, provinciale ou de l'État, l'article 3 vient mettre à la charge de la Société les redevances à payer aux pouvoirs publics pour la réparation de leur voirie.

* * *

Enfin, l'article 4 vient préciser les modifications qui doivent être apportées aux statuts de la société pour que ceux-ci soient en rapport avec les dispositions du projet de loi, et notamment en matière d'amortissement du matériel à acquérir éventuellement pour le service des autobus.

* * *

Une question se pose : Le projet de loi autorise-t-il la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et les sociétés concessionnaires de tramways à établir seulement un service d'autobus parallèlement à la ligne ferrée, ou va-t-il jusqu'à permettre à celles-ci de *remplacer* l'exploitation de la ligne par un service d'autobus?

La note justificative jointe à l'amendement présenté par le Gouvernement et qui est devenu l'article 5 du projet, précise que la Société

Om dit kapitaal onderschreven te krijgen voorziet artikel 2, in afwijking van artikel 9 van de wet van 24 Juni 1885, dat de tusschenkomst van den Staat een maximum van drie vierden van de verhooging mag bereiken. Als vergelding bepaalt artikel 4 dat het deel der inschrijving boven de quotiteit van 50 t. h. zal vergoed worden bij voorrang tot een bedrag van de overeenkomstige annuïteit.

* * *

Doch aangezien de exploitatie van dezen bijkomenden dienst niet meer zal gebeuren op het spoor dat het eigendom is van de Nationale Maatschappij, doch integendeel op de gemeente-, provinciale of Staatswegen, legt artikel 3 de vergoedingen te betalen aan de openbare besturen voor het herstel der wegen, ten laste van de Maatschappij.

* * *

Tenslotte bepaalt artikel 4 de wijzigingen die dienen gebracht aan de statuten van de Maatschappij opdat deze zouden overeenstemmen met de bepalingen van het wetsontwerp, en namelijk betreffende de amortisatie van het eventueel voor den autobusdienst aan te koopen materieel.

* * *

Een vraag is geboden : laat het wetsontwerp aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en aan de concessiehoudende trammaatschappijen alleen toe een autobusdienst evenwijdig met de spoorlijn in te richten, of gaat het zoover de *vervanging* toe te laten van de exploitatie van een lijn door een autobusdienst?

De toelichtende nota, gevoegd bij het door de Regeering voorgelegd amendement en dat artikel 5 van het ontwerp is geworden, bepaalt nader

ationale des Chemins de fer vicinaux pourra soit renforcer, soit *remplacer* des services à vapeur par des services d'autobus plus rapides, plus modernes et plus appréciés du public. Et puisque cet article 5 étend aux sociétés concessionnaires de tramways le même bénéfice, il s'ensuit que le Gouvernement prévoit que celles-ci pourront également remplacer leurs services de tramways par des autobus.

D'ailleurs, au cours de la discussion à la Chambre, l'honorable Ministre des Transports a précisé « qu'il peut y avoir des cas exceptionnels dans lesquels il conviendrait de remplacer le service existant par un service d'autobus ». Mais, a-t-il ajouté, « on ne pourra remplacer les lignes à vapeur ou les lignes électriques que dans des cas exceptionnels ». « Il faudrait laisser aux pouvoirs concédants », continue-t-il, « la latitude de pouvoir remplacer par une exploitation par autobus certaines lignes de tramways ou certaines lignes de chemins de fer vicinaux qui ne présentent plus aucune utilité. »

L'honorable rapporteur, M. De Winde, disait au contraire que le texte du projet ne lui paraissait pas susceptible de cette interprétation, et il faisait remarquer que le texte dit que « l'autorisation est destinée à *améliorer* les conditions de l'exploitation. » « Je suppose », continuait-il, « qu'il faut envisager cela du point de vue du public et non du point de vue de la société exploitante. » Il attirait d'ailleurs l'attention de la Chambre sur une considération importante, en ces termes : « Généralement les autobus ne transportent pas de marchandises, tandis que les lignes de chemins de fer vicinaux trouvent, dans ce transport, une raison d'être de plus en plus importante. Il y a, par conséquent, un intérêt primordial à ce que les lignes existantes soient maintenues et à ce que les sociétés exploitantes soient obligées de les maintenir. D'ailleurs, on pourrait esti-

dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen de stoomdiensten hetzij mag versterken, hetzij mag *vervangen* door sneller, moderner en door het publiek meer op prijs gestelde autobusdiensten. En aangezien dit artikel 5 hetzelfde voordeel uitbreidt tot de concessiehoudende tramwegmaatschappijen, volgt daaruit dat de Regering ook de toelating voorziet voor deze om hun tramwegdiensten door autobussen te vervangen.

Overigens heeft de geachte Minister van Vervoer, tijdens de bespreking in de Kamer, nader verklaard « dat er zich uitzonderlijke gevallen kunnen voordoen waarbij de bestaande dienst door een autobusdienst dient vervangen. » Maar, voegde hij eraan toe, « men zal de stoomlijnen of de elektrische lijnen slechts in uitzonderlijke gevallen mogen vervangen ». « Aan de concessiegevende besturen », vervolgt hij, « zou moeten het recht gelaten worden zekere buurtspoorlijnen, die geen nut meer opleveren, door een autobus-exploitatie te vervangen ».

De geachte verslaggever, de heer De Winde, verklaarde daarentegen dat de tekst van het ontwerp hem niet vatbaar scheen voor zulke verklaring, en hij liet opmerken dat de tekst zegt « dat de toelating bedoeld is tot *verbetering* der exploitatievoorwaarden ». « Ik veronderstel », vervolgde hij, « dat dit moet beschouwd worden van het standpunt van het publiek en niet van dit der exploiteerende maatschappij ». Hij vestigde bovendien de aandacht van de Kamer op een belangrijke overweging, in dezer voege : « Over het algemeen vervoeren de autobussen geen koopwaren, terwijl de buurtspoorlijnen in dit vervoer een steeds belangrijker reden van bestaan vinden. Het is dus van overwegend belang dat de bestaande lijnen behouden blijven en dat de exploiteerende maatschappijen verplicht worden ze te behouden. Overigens zou men ook op zekeren dag

mer aussi un beau jour qu'il n'y a plus suffisamment de marchandises transportées et, pour cette raison, on supprimerait purement et simplement la traction à vapeur ou la traction électrique. Ce serait à mon sens aller trop loin. »

L'honorable Ministre des Transports et le rapporteur se sont alors mis d'accord pour faire cette distinction : lorsqu'il s'agit du transport des personnes, le remplacement serait admis, mais il ne le serait pas lorsqu'il s'agit du transport des marchandises.

* *

L'amendement du Gouvernement au texte déposé à la Chambre et qui est devenu en partie l'article 5 du projet, stipulait que *l'acte d'autorisation détermine les taux de péage* et toutes les conditions et obligations que le pouvoir autorisant ou le Roi juge utile d'imposer.

Ce texte avait sa raison d'être : En effet, l'autorisation donnée à une société concessionnaire de tramways (il ne s'agit plus ici de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux qui ne paie pas de péage) d'exploiter un service d'autobus parallèlement à la ligne concédée, pouvait à bon droit, en compensation de l'avantage accordé, motiver en certains cas une augmentation du taux des péages, c'est-à-dire une augmentation de la redevance payée au pouvoir concédant par la partie concessionnaire.

Or la première partie de ce texte est tombée. Et il semble bien que ce soit à la suite d'une erreur. En effet, il y a eu confusion à la Chambre entre le taux des péages et les tarifs imposés.

L'honorable M. Troclet avait proposé un amendement ainsi conçu : « Cette autorisation ne pourra être accordée qu'aux conditions suivantes :

» 1^o Le taux des péages ne pourra

kunnen oordeelen dat er niet voldoende koopwaren vervoerd worden en om deze reden zou men eenvoudig de stoom- of de electrische tractie afschaffen. Dit zou, m. i., te ver gaan zijn. »

De geachte Minister van Vervoer en de Verslaggever zijn het dan eens geworden om dit onderscheid te maken : wanneer het vervoer van personen geldt, zou de vervanging zijn toegelaten, doch niet wanneer het vervoer van goederen geldt.

* *

Het amendement van de Regeering op den tekst van de Kamer en dat gedeeltelijk artikel 5 is geworden, bepaalde dat de *akte van toelating het bedrag van de weggelden* vaststelde met al de voorwaarden en verplichtingen die de macht, welke toelating verleent, of de Koning, oorbaar acht op te leggen.

Deze tekst had reden van bestaan : inderdaad, de toelating gegeven aan een concessiehoudende tramwegmaatschappij (het geldt hier niet meer de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die geen weggeld betaalt) een autobusdienst te exploiteeren terzelfder tijd als een geconcedeerd lijn, wettigt terecht in sommige gevallen een verhooging van de weggelden, dat wil zeggen een verhooging van de retributie aan de concessiegevende macht door de concessie krijgende partij betaald.

Het eerste deel van dezen tekst is weggevallen. En het lijkt wel tengevolge eener vergissing. De Kamer heeft het bedrag der weggelden met dit der tarieven verward.

De geachte heer Troclet had een amendement voorgesteld luidende : « Die machtiging kan slechts onder de volgende voorwaarden worden verleend :

» 1^o Het bedrag der weggelden mag

dépasser celui de la ligne des tramways;

» 2^o Les conditions de travail du personnel de la ligne de transport automobile qui remplace ou renforce la ligne de tramways, ne seront pas inférieures à celles du personnel occupé sur la ligne de tramways. »

Le texte du discours prononcé par M. Troclet montre clairement que, dans sa pensée, il s'agissait *du tarif* qui ne pouvait pas dépasser celui de la ligne de tramways.

A la demande du Ministre et du rapporteur, l'honorable membre a consenti à retirer la première partie de son amendement. On a alors intercalé dans l'amendement du Gouvernement la seconde partie de l'amendement Troclet et en ce faisant, on a perdu de vue que les mots « l'acte d'autorisation détermine *les taux des péages* » ne visaient pas les tarifs comme c'était le cas dans l'amendement Troclet, mais bien les *redevances* à payer par le concessionnaire, comme le voulait le texte du Gouvernement.

Le vote en seconde lecture qui a suivi immédiatement le vote des articles, n'a pas permis à la Chambre d'apercevoir l'oubli qui venait d'être commis.

Il est regrettable, pensons-nous, que cette phrase soit disparue du texte qui nous est soumis, et nous demandons au Gouvernement d'examiner s'il n'y a pas lieu de le reprendre.

* * *

Le projet de loi a été voté par la Chambre par 126 voix contre une.

Il a recueilli, au sein de votre Commission, 3 voix et 5 abstentions.

Plusieurs membres se sont en effet déclarés partisans de renforcer l'exploitation d'une ligne de tramways par un service complémentaire d'auto-

niet hooger zijn dan dat van de tramweglijn;

» 2^o De arbeidsvoorwaarden van het personeel der autobuslijn welke dient ter vervanging of ter versterking van de tramweglijn, mogen niet achterstaan bij die van het personeel op de tramweglijn. »

Uit de rede van den heer Troclet blijkt dat het, in zijn opvatting, ging om het *tarief* dat niet hooger mocht zijn dan dit der tramwegen.

Op verzoek van den Minister en van den Verslaggever, stemde het geachte lid er in toe het eerste deel van zijn amendement in te trekken. Men heeft dan in het amendement van de Regeering het tweede deel ingelascht van het amendement Troclet en aldus heeft men uit het oog verloren dat de woorden « de machtigingsakte bepaalt *het bedrag der weggelden* », niet sloegen op de tarieven zooals in het amendement Troclet, doch wel op de *retributies* door een concessiehouder te betalen, zooals de tekst van de Regeering wilde.

De stemming bij tweede lezing die onmiddellijk volgde op de stemming over de artikelen liet de Kamer niet toe de begane vergissing te bespeuren.

Het is onzes erachtens te betreuren dat deze volzin is weggevallen uit den ons voorgelegden tekst en wij verzoeken de Regeering na te gaan of hij niet moet worden heringelascht.

* * *

Het wetsontwerp werd door de Kamer goedgekeurd met 126 tegen 1 stem.

In den schoot van uw Commissie behaalde het 3 stemmen voor en 5 onthoudingen.

Verscheidene leden spraken zich inderdaad uit ten gunste van de versterking der exploitatie van een tramwegmaatschappij door een bijkomen-

bus, mais ils estiment ne pas pouvoir admettre que le service d'autobus puisse, le cas échéant, remplacer l'exploitation par tramways.

Le rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Président,
PAUL SEGERS.

Le Rapporteur,
C^{te} DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

den autobusdienst, doch zij meenen er niet te kunnen in toestemmen dat de autobusdienst in voorkomend geval de tramwegexploitatie zou kunnen vervangen.

Het verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter,
PAUL SEGERS.

De Verslaggever,
Gr. DE LABARRE D'ERQUELINNES.