

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1930-1931	N° 63		Zittingsjaar 1930-1931
	SÉANCE du 13 Janvier 1931	VERGADERING van 13 Januari 1931	

PROJET DE LOI

permettant à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de ses lignes ferrées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

La concurrence intensive que font les services d'autobus particuliers aux lignes ferrées vicinales s'accroît de plus en plus. Elle réduit le rendement de nombre de ces lignes au point de mettre les pouvoirs publics actionnaires (État, provinces et communes) dans l'obligation de verser intégralement l'annuité qu'ils ont garantie, et de compromettre sérieusement la viabilité des dites lignes. Celles-ci rendent cependant des services appréciables au pays, tant pour le transport à prix réduits des ouvriers, des écoliers et des abonnés de toutes catégories, que pour le transport des marchandises et, d'une façon générale, pour le développement de l'industrie.

Pour parer à cette situation fâcheuse, il importe que la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux puisse établir, parallèlement à certaines lignes ferrées vicinales, des services publics et réguliers d'autobus, moins coûteux, plus rapides et plus modernes que les trains à vapeur, en utilisant au besoin les capitaux de ces lignes, si l'augmentation de ceux-ci n'est pas nécessaire. Une telle disposition doit permettre de réserver au capital de la ligne-mère le produit des transports provenant de la route desservie par elle, en écartant la création de services concurrents qui enlèvent la clientèle payant le prix plein.

Les services nouveaux de la Société Nationale seraient donc uniquement régis par la loi du 24 juin 1885. L'intervention de l'État dans l'augmentation du capital des lignes ferrées pourrait, toutefois, atteindre les trois-quarts de cette augmentation quand il s'agirait d'améliorer les lignes par des services d'autobus, parce que l'État, principal actionnaire des lignes vicinales, a tout intérêt à ce que ces lignes ne périssent pas.

WETSONTWERP

betreffende het tot stand brengen van autobusdiensten door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen tot verbetering van de exploitatievoorwaarden van haar spoorlijnen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN.

De concurrentie, welke door de private autobusdiensten aan de buurtspoorweglijnen wordt aangedaan, wordt met den dag heviger; zij vermindert de opbrengst van vele dezer lijnen in zulke mate dat de openbare besturen (Staat, provinciën en gemeenten) als aandeelhouders zich verplicht zien de door hen gewaarborgde annuïteit volledig te storten en dat er ernstig gevaar bestaat voor de leefbaarheid van bedoelde lijnen; deze bewijzen nochtans groote diensten aan het land zoowel voor het vervoer tegen verminderden prijs van werklieden, scholieren en abonnees van allen aard, als voor het vervoer van goederen en, in 't algemeen, als middel tot bevordering van de nijverheid.

Om dien toestand te verhelpen, moet de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, evenwijdig met sommige buurtspoorlijnen, openbare en regelmatige autobusdiensten kunnen tot stand brengen, welke minder kosten en sneller en moderner zijn dan stoomtreinen, en voor het inrichten van die diensten desnoods het kapitaal van die spoorlijnen kunnen bezigen, indien het niet noodig is dit kapitaal te vermeerderen. Een dergelijke regeling zou het mogelijk maken dat de opbrengst van het vervoer op het door de moederlijn bediend traject enkel ten goede komt van het kapitaal dezer lijn, door te voorkomen dat concurrerende diensten worden ingericht, die de cliënteel onttrekken welke den vollen prijs betaalt.

Alleen de wet van 24 Juni 1885 zou dus op de nieuwe diensten der Nationale Maatschappij toepaselijk zijn. Het aandeel van den Staat in de vermeerdering van het kapitaal der spoorlijnen zou echter drie vierden van die vermeerdering kunnen bedragen, wanneer het gaat om verbetering van de exploitatie der lijnen door middel van autobusdiensten, omdat de Staat, die de voornaamste aandeelhouder van de buurtlijnen is, er alle belang bij heeft dat die lijnen niet vervallen.

Il convient cependant de maintenir pour les services nouveaux les prescriptions de la loi du 11 août 1924, visant l'entretien des routes. C'est le but de la finale de l'article 3 du projet.

Les dispositions de l'article 4 se justifient par les considérations suivantes :

La priorité de la rémunération de la souscription de l'État dépassant 50 %, est prévue pour engager les autres pouvoirs publics actionnaires à souscrire leur quote-part habituelle dans l'augmentation de capital éventuellement nécessaire pour organiser un service d'autobus.

Enfin, il est indispensable, puisque les autobus s'usent beaucoup plus rapidement que le matériel de chemin de fer, d'en prévoir le renouvellement dans un délai beaucoup plus réduit.

Le Ministre des Finances,
B^{re} M. HOUTART.

Le Ministre des Transports,
M. LIPPENS.

PROJET DE LOI

ALBERT, ROI DES BELGES,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Nos Ministres des Transports et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Transports est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

L'autorisation d'établir et d'exploiter un service de transports automobiles sur route destiné à améliorer les conditions d'exploitation d'un chemin de fer vicinal concédé peut être accordée à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux dans les conditions générales définies par la loi du 24 juin 1885 pour l'octroi des concessions de chemins de fer vicinaux à cette société.

ART. 2.

La valeur des véhicules ou installations à acquérir ou à établir pour l'exploitation d'un service de transports automobiles défini à l'article premier pourra être comprise dans le capital dont la Société nationale a dû ou devra justifier l'existence ou la formation pour l'établissement et l'exploitation simultanée de

De ~~bepalingen van de wet van 11 Augustus 1924~~ ten aanzien van het onderhoud der wegen dienen nochtans voor de nieuwe diensten behouden te worden. Zulks is het doel van den bijzin van artikel 3 van het ontwerp.

De bepalingen van artikel 4 zijn gerechtvaardigd door de volgende beschouwingen :

De voorrang voor dividenduitkeering ten bate van het aandeel van den Staat boven 50 t. h. is voorzien om de andere openbare besturen die aandeelhouder zijn aan te sporen voor hun gewoon aandeel in te schrijven op de eventueel noodige kapitaalsvermeerdering voor het inrichten van een autobusdienst.

Ten slotte is het noodzakelijk, vermits autobussen veel vlugger buiten gebruik worden gesteld dan spoorwegmaterieel, de vervanging er van binnen een veel korteren termijn te voorzien.

De Minister van Financiën,
B^{re} M. HOUTART.

De Minister van Verkeerswezen,
M. LIPPENS.

WETSONTWERP

ALBERT, KONING DER BELGEN,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden. HEIL.

Op voorstel van Onze Ministers van Verkeerswezen en van Financiën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Verkeerswezen is er mee belast in Onzen naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen dat luidt als volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De machtiging tot het tot stand brengen en het exploiteeren van een autobusdienst, met het doel de exploitatievoorwaarden van een vergunden buurtspoorweg te verbeteren, kan aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen verleend worden onder de bij de wet van 24 Juni 1885 voorziene algemeene voorwaarden voor het verleenen van vergunningen van buurtspoorwegen aan die Maatschappij.

ART. 2.

De waarde van de voertuigen welke aangeschaft of van de inrichtingen welke tot stand gebracht worden ten behoeve van de exploitatie van een autobusdienst als bedoeld in artikel één, kan begrepen worden in het kapitaal van welks bestaan of samenstelling de Nationale Maatschappij heeft of zal moeten doen blij-

la ligne ferrée et du service de transports automobiles complémentaire.

L'intervention de l'État dans l'augmentation d'un capital à former dans ces conditions pourra atteindre au maximum les trois-quarts de l'augmentation.

ART. 3.

Les dispositions visant les services de transports automobiles sur route et qui sont prévues aux articles 2 et 3 de la loi du 11 août 1924, ne sont pas applicables aux services de transports automobiles sur route définis à l'article premier de la présente loi, sauf toutefois en ce qui concerne le 3° de l'article 2 de la dite loi du 11 août 1924 visant les prescriptions des cahiers des charges relatives à l'entretien des routes.

ART. 4.

Le Gouvernement est autorisé à approuver les modifications suivantes aux statuts de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux :

Art. 28. — Ajouter au texte de cet article :

Si la souscription de l'État à l'augmentation du capital d'une ligne dans le but d'améliorer celle-ci par l'adjonction d'un service de transports automobiles dépasse 50 %, la partie de cette souscription excédant cette quotité sera rémunérée par priorité à concurrence de l'annuité y afférente.

Art. 38. — Remplacer l'alinéa 2 par le texte suivant :

Le compte annuel des dépenses de chaque ligne vicinale ferrée à laquelle aura été adjoint un service de transports automobiles sur route comportera, outre les dépenses d'exploitation et d'entretien proprement dites, une dotation destinée à permettre le renouvellement du matériel roulant automobile en un délai maximum de 10 ans si ce matériel est acheté et non pris en location.

Les dispositions statutaires qui précèdent, autres que celles de l'alinéa précédent, sont applicables aux services vicinaux de transports automobiles sur route indépendants d'une ligne ferrée, sous réserve des modifications, dérogations ou compléments énumérés ci-après.

Donné à Bruxelles, le 12 janvier 1931.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Transports,

Le Ministre des Finances,

ALBERT

M. LIPPENS.

B^{re} M. HOUTART.

ken voor het tot stand brengen en het gelijktijdig exploiteeren van de spoorlijn en den aanvullenden autobusdienst.

Het aandeel van den Staat in de vermeerdering van een onder die voorwaarden samen te stellen kapitaal, kan ten hoogste drie vierden van de vermeerdering bedragen.

ART. 3.

De bepalingen betreffende de autobusdiensten, opgenomen in artikelen 2 en 3 der wet van 11 Augustus 1924 zijn niet toepasselijk op de autobusdiensten bedoeld in artikel één van deze wet, met uitzondering evenwel van het bepaalde onder 3° van artikel 2 van voormelde wet van 11 Augustus 1924 ten aanzien van de voorschriften van de lastkohieren omtrent het onderhouden van de wegen.

ART. 4.

De Regeering is er toe gemachtigd de volgende wijzigingen in de statuten der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen goed te keuren :

Art. 28. — Aan den tekst van dit artikel toevoegen :

Indien, bij vermeerdering van het kapitaal eener lijn met het doel dezer exploitatie door toevoeging van een autobusdienst te verbeteren, door den Staat voor meer dan 50 t. h. op die vermeerdering is ingeschreven, wordt aan het gedeelte van de inschrijving boven voormelde 50 t. h. bij voorrang dividend uitgekeerd tot beloop van de desbetreffende annuïteit.

Art. 38. — Lid 2 vervangen door den volgende tekst :

In de jaarrekening van uitgaven van elke buurtspoorlijn, waaraan een autobusdienst is toegevoegd, wordt, buiten de eigenlijke uitgaven van exploitatie en onderhoud, een dotatie voorzien ten behoeve van de vernieuwing van het autobussenmaterieel binnen een termijn van ten hoogste 10 jaar, indien dit materieel aangekocht en niet in huur genomen is.

Voorgaande bepalingen der statuten behalve die van het vorig lid, gelden voor de autobusdiensten der Maatschappij die niet aan een spoorlijn zijn toegevoegd, onder voorbehoud van de volgende wijzigingen of aanvullingen.

Gegeven te Brussel, op 12 Januari 1931.

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Financiën,