

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 14 JUILLET 1931.

Rapport de la Commission des Transports chargée de l'examen du Projet de Loi étendant aux « trolleybus » les dispositions de la loi du 24 juin 1885 sur les Chemins de fer vicinaux et des lois des 9 juillet 1875 et 15 août 1897 sur les tramways.

(Voir les n^{os} 64, 108 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 2 juillet 1931.)

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 14 JULI 1931.

Verslag van de Commissie van vervoer belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende uitbreiding tot de « trolleybussen », van de bepalingen der wet van 24 Juni 1885 op de buurtspoorwegen en der wetten van 9 Juli 1875 en 15 Augustus 1879 op de tramwegen.

(Zie de n^{rs} 64, 108 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 2 Juli 1931.)

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

MADAME, MESSIEURS,

Les progrès modernes permettent de remplacer avantageusement les chemins de fer vicinaux ou les tramways par le système des trolleybus. Ceux-ci, en effet, présentent les avantages d'avoir plus de souplesse par leur faculté de dévier de l'axe normal de leur tracé, d'avoir recours à l'énergie électrique fournie par nos centrales, de ne pas nécessiter des travaux coûteux d'infrastructure et, enfin, de ne pas astreindre le pays à l'achat onéreux d'essence étrangère.

Mais la loi du 24 juin 1885 relative aux chemins de fer vicinaux et celles du 9 juillet 1875 et du 15 août 1897 relatives aux tramways ne prévoient que l'utilisation du rail.

La loi du 11 août 1924 est venue déjà donner à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux l'autorisation d'établir et d'exploiter des services de transports automobiles *sur route*.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De moderne vooruitgang laat toe op voordeelig wijze de buurtspoorwegen of de tramwegen te vervangen door het trolleybusstelsel. Deze laatsten bieden inderdaad het voordeel soepelder te zijn, daar zij kunnen afwijken van de normale lijn van hun tracé, het gebruiken van electrische drijfkracht van onze centrales mogelijk maken, geen kostelijke werken van onderbouw vereischen en, ten slotte, het land niet verplichten dure buitenlandse brandstof te koopen.

Doch de wet van 24 Juni 1885 betreffende de buurtspoorwegen en de wetten van 9 Juli 1875 en van 15 Augustus 1897 betreffende de tramwegen, voorzien alleen het gebruik van het *spoor*.

De wet van 11 Augustus 1924 gaf reeds aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen de toelating om auto-vervoerdiensten *op de wegen* in te richten en te exploiteeren.

Mais une nouvelle loi est nécessaire pour permettre à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et aux sociétés de tramways d'utiliser le nouveau mode technique d'exploitation des « trolleybus ».

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

Votre Commission des Transports a approuvé à l'unanimité le principe, inscrit à l'article 1^{er}, d'autoriser la Société nationale des Chemins de fer vicinaux à exploiter ses lignes au moyen de trolleybus.

Mais plusieurs membres ont émis des doutes sur l'utilité d'étendre cette autorisation aux sociétés concessionnaires de tramways. L'article 3 a donc été voté par 2 voix et 3 abstentions.

L'ensemble de la loi a recueilli également 2 voix et 3 abstentions.

Le Président,
PAUL SEGERS.

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

Een nieuwe wet is evenwel noodig om de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de tramwegmaatschappijen toe te laten de nieuwe technische wijze van exploitatie der « trolleybussen » te gebruiken.

Dit wetsontwerp werd in de Kamer goedgekeurd met 126 stemmen tegen 1 stem.

Uw Commissie van vervoer keurde eenparig het beginsel goed voorzien bij het eerste artikel, dat aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen toelaat zijn spoorlijnen door middel van trolleybussen te exploiteeren.

Verscheidene leden opperden echter twijfel over het nut deze toelating uit te breiden tot de concessiehoudende tramwegmaatschappijen. Artikel 3 werd dus goedgekeurd met 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Het wetsontwerp in zijn geheel werd eveneens aangenomen met 2 stemmen en 3 onthoudingen.

De Voorzitter,
PAUL SEGERS.

De Verslaggever,
Gr. DE LA BARRE D'ERQUELINNES