

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1977-1978

23 NOVEMBER 1977

WETSONTWERP

waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt, onder waarborg van de Staat, leningen aan te gaan tot een beloop van maximum 3 miljard frank teneinde haar toe te laten een bedrijfskapitaal samen te stellen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DEJARDIN

DAMES EN HEREN,

1. Inleiding

Dit wetsontwerp heeft tot doel de N. M. B. S. een bedrijfskapitaal te bezorgen zodat zij haar thesauriebehoeften kan dekken, aangezien verwacht wordt dat zij tegen einde 1977 voor een gecumuleerd tekort van 5,5 miljard zal staan.

Er zij op gewezen dat dit aanzienlijke tekort betrekkelijk recent is. Van 1950 tot 1973 heeft de N. M. B. S. immers

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Elewyck.

A. — Leden : de heren Bode, Claeys, Tijl Declercq, De Mey, Kelchtermans, Marchal, Pierret, André Rutten, Smets. — de heren Baudson, Bob Cools, Dejardin, Laridon, Scokaert, Tibbaut, Van Elewyck. — de heren Kempinaire, Kubla, Picron, Vreven. — de heren Somers, Luc Vansteenkiste. — de heer Brasseur.

B. — Plaatsvervangers : de heer Desutter, Mevr. Demeulenaere-Dewilde, de heren Duprè, Hansenne, Nothomb. — de heren Burgeon, Content, Guillaume, Van Der Niepen. — de heren Pierard, Poortmans. — de heer Mattheyssens. — de heer Helguers.

Zie :

141 (1977-1978) : N° 1.

— N° 2 : Amendement.

Chambre des Représentants

SESSION 1977-1978

23 NOVEMBRE 1977

PROJET DE LOI

autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à contracter, sous la garantie de l'Etat, des emprunts à concurrence d'un montant maximum de 3 milliards de francs afin de lui permettre de constituer un fonds de roulement.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)

PAR M. DEJARDIN

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Préambule

Ce projet de loi tend à rencontrer, par l'établissement d'un fonds de roulement, les besoins de trésorerie de la S. N. C. B., qui est confrontée à un déficit cumulé prévu de 5,5 milliards de F, à la fin de 1977.

Il y a lieu de souligner qu'une situation déficitaire d'une telle importance est un phénomène relativement récent. En

(1) Composition de la Commission :

Président : M. M. Van Elewyck.

A. — Membres : MM. Bode, Claeys, Tijl Declercq, De Mey, Kelchtermans, Marchal, Pierret, André Rutten, Smets. — MM. Baudson, Bob Cools, Dejardin, Laridon, Scokaert, Tibbaut, Van Elewyck. — MM. Kempinaire, Kubla, Picron, Vreven. — MM. Somers, Luc Vansteenkiste. — M. Brasseur.

B. — Suppléants : M. Desutter, Mme Demeulenaere-Dewilde, MM. Duprè, Hansenne, Nothomb. — MM. Burgeon, Content, Guillaume, Van Der Niepen. — MM. Pierard, Poortmans. — M. Mattheyssens. — M. Helguers.

Voir :

141 (1977-1978) : N° 1.

— N° 2 : Amendement.

viermaal een nadelig bruto bedrijfsresultaat geboekt : in 1953 bedroeg het tekort 0,24 % van de omzet, 0,14 % in 1954, 0,48 % in 1971 en 0,37 % (of 94 miljoen) in 1973. Gedurende de periode vóór de crisis werd dus twintigmaal een batig saldo geboekt.

Sommige punten die tijdens de bespreking in de commissie ter sprake werden gebracht, verdienen speciale aandacht.

Tijdens de jongste jaren constateert men een aanzienlijke stijging van de staatssubsidies, die in de begroting van de N. M. B. S. op de exploitatierekening als « compensaties » worden geboekt :

- 9,852 miljard in 1967;
- 19,454 miljard in 1973 (+ 94 miljoen tekort per saldo);
- 34,819 miljard in 1976 (+ 1,957 miljard tekort per saldo);
- 40 miljard voorzien in 1977.

In 1976 bedroegen de eigen ontvangsten van de N. M. B. S. 20,052 miljard terwijl de lasten 56,828 miljard beliepen, d.i. een verschil van 36,776 miljard. In die lasten zijn met name begrepen 10 miljard voor de pensioenen en 3 miljard voor de financiële lasten. Men mag evenmin de daling van de ontvangsten en de economische verliezen, die het gevolg zijn van verplichtingen welke de Staat aan de N. M. B. S. oplegt in verband met de tarieven en de sociale voordelen, uit het oog verliezen.

De ontvangsten uit het reizigersverkeer in 1973 komen voort van :

- biljetten tegen de volle prijs, die 19 % van het verkeer en 36 % van de ontvangsten vertegenwoordigen;
- biljetten tegen verminderde prijs, die 18 % van het verkeer en 22 % van de ontvangsten vertegenwoordigen;
- sociale abonnementen, die 43,1 % van het verkeer en 24,8 % van de ontvangsten vertegenwoordigen;
- schoolabonnementen, die 9,3 % van het verkeer en 6,3 % van de ontvangsten vertegenwoordigen;
- andere abonnementen, die 10,5 % van het verkeer en 10,1 % van de ontvangsten vertegenwoordigen.

Voor de ontvangsten uit het goederenvervoer moet de N. M. B. S. rekening houden met tariefbeperkingen die door de Staat ingevolge internationale verdragen opgelegd worden ten gunste van bepaalde takken van industrie of ten gunste van reizigers uit een buurland of van een vreemd spoorwegnet. Bovendien levert de N. M. B. S. prestaties voor rekening van de overheidsdiensten en van de Staat tegen prijzen welke lager liggen dan de kostprijs.

De eigen ontvangsten van de N. M. B. S. zijn niet in overeenstemming met de commerciële werkelijkheid. De aanzienlijke staatssteun die als « compensaties » verstrekt wordt, moet in dat raam worden gezien. Toch is de toestand van de N. M. B. S. niet slechter dan die van de andere spoorwegmaatschappijen in Europa. In de lijst die, voor laatstgenoemde maatschappijen, de staatssteun weergeeft, bekleedt de N. M. B. S. immers de voorlaatste plaats vóór de Luxemburgse spoorwegmaatschappij.

Aangezien de toeneming van het tekort hoofdzakelijk te wijten is aan de moeilijkheden op het gebied van het goederenverkeer, kan een ontleding van enkele statistische gegevens betreffende het verloop van de activiteit van de N. M. B. S. t.o.v. de andere vervoermiddelen binnenslands haar nut hebben.

effet, de 1950 à 1973, le résultat brut d'exploitation de la S. N. C. B. a été quatre fois négatif : en 1953, pour 0,24 % du chiffre d'affaires, en 1954, pour 0,14 % du chiffre d'affaires, en 1971, pour 0,48 % du chiffre d'affaires et en 1973, pour 0,37 % (soit 94 millions). Il a donc été vingt fois positif lors de la période qui a précédé la crise.

Certains éléments intervenant dans les matières qui firent l'objet de la discussion en commission méritent d'être pris en considération.

Une augmentation importante de l'intervention de l'Etat dans le budget de la S. N. C. B., qui figure au compte d'exploitation comme « compensations », est constatée ces dernières années :

- 9,852 milliards en 1967;
- 19,454 milliards en 1973 (+ 94 millions de déficit en solde);
- 34,819 milliards en 1976 (+ 1,957 milliard de déficit en solde);
- 40 milliards prévus en 1977.

En 1976, les recettes propres de la S. N. C. B. se sont élevées à 20,052 milliards alors que les charges atteignant le montant de 56,828 milliards, soit une différence de 36,776 milliards. Parmi les charges, il faut prendre en considération notamment 10 milliards pour les pensions et 3 milliards de charges financières. Il ne faut pas non plus perdre de vue le manque de recettes et les désavantages économiques résultant d'obligations tarifaires et sociales imposées par l'Etat à la S. N. C. B.

Ainsi, pour les recettes « voyageurs », on compte, pour 1973 :

- des billets à prix pleins pour 19 % du trafic et 36 % des recettes;
- des billets à prix réduits pour 18 % du trafic et 22 % des recettes;
- des abonnements sociaux pour 43,1 % du trafic et 24,8 % des recettes;
- des abonnements scolaires pour 9,3 % du trafic et 6,3 % des recettes;
- d'autres abonnements pour 10,5 % du trafic et 10,1 % des recettes.

Dans le secteur des recettes « marchandises », la S.N.C.B. est soumise à des contraintes tarifaires de la part de l'Etat en raison de traités internationaux, au profit soit de certaines industries ou d'usagers d'un pays voisin ou soit d'un réseau étranger. En outre, la S. N. C. B. preste des services pour le compte des administrations publiques et de l'Etat à des prix inférieurs au prix de revient.

Ainsi les recettes propres de la S. N. C. B. ne correspondent pas à la réalité commerciale. C'est dans ce cadre qu'il faut considérer l'intervention importante de l'Etat en guise de compensations. Cependant la situation de la S. N. C. B. n'est pas pire que celle des autres sociétés de chemins de fer en Europe. En effet, dans le classement de ces sociétés, basé sur l'intervention de l'Etat, la S. N. C. B. occupe l'avant-dernière place, avant la société du Grand-Duché de Luxembourg.

L'augmentation du déficit étant largement attribuée aux difficultés des transports de marchandises par le rail, il peut être utile de considérer quelques éléments de statistiques quant à l'évolution du volume d'activités de la S. N. C. B., par rapport aux autres modes de transport, à l'intérieur du pays.

1. Reizigersverkeer/kilometer

	1950	1975
N. M. B. S.	33,3 %	11,1 %
Ander gemeenschappelijk vervoer ...	29,3 %	14,9 %
Particuliere wagens	37,4 %	74,0 %

2. Goederenverkeer/ton

	1950	1975
N. M. B. S.	29,1 %	10,9 %
Binnenvaart	18,3 %	15,2 %
Wegverkeer	52,6 %	68,2 %
Oliepijpleidingen	0	5,7 %

3. Goederenverkeer : ton/kilometer

	1950	1975
N. M. B. S.	46,6 %	24,5 %
Binnenvaart	27,0 %	18,4 %
Wegverkeer	26,4 %	51,5 %
Oliepijpleidingen	0	5,6 %

Bovendien moet gezegd worden dat de N. M. B. S. over 1 308 km spoor per 10 000 km² beschikt en dat de 3 998 km spoor van het net in 1975 gebruikt werden als volgt :

1) reizigers : 2 926 km in bedrijf, waarvan 2 110 km 95 % van het verkeer opvingen;

2) goederen : 3 998 km in bedrijf, waarvan 1 630 km 90 % van het verkeer en 2 840 km 98 % van het opvingen.

In feite vangen 3 460 km van de 3 998 km van het net 98 % van het reizigersverkeer en 98,5 % van het goederenverkeer per spoor op.

2. Uiteenzetting van de Minister.

Wegens de gestadige aangroei van haar exploitatiekosten tijdens de jongste jaren heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen hoe langer hoe meer af te rekenen met een zeer nijpend thesaurieprobleem.

Het gecumuleerd tekort per 31 december 1976, zijnde nagenoeg 4,6 miljard frank, zal immers volgens de jongste vooruitzichten tegen het einde van dit jaar oplopen tot ongeveer 5,5 miljard frank.

De maatschappij zal de ontoereikendheid van haar bedrijfsontvangsten slechts kunnen ondervangen tot een bedrag van hoogstens 1 200 tot 1 500 miljoen frank, dat haar bankiers bereid zijn haar toe te staan in de vorm van kortlopende kredieten.

De ondervinding van de voorbije jaren wijst evenwel uit dat naarmate de financiële toestand van de N. M. B. S. verslechtert, de bankinstellingen hoe langer hoe minder bereid gevonden worden om haar hun bijstand te verlenen bij gebrek aan voldoende garanties.

De vrees is derhalve niet ongegrond dat op een bepaald ogenblik geen beroep meer zal kunnen gedaan worden op kortlopende kredieten.

Ten einde een blijvende oplossing te vinden voor de dekking van de thesauriebehoeften van de N. M. B. S. en deze laatste de middelen te verstrekken om haar financiële verplichtingen na te komen, inzonderheid op het stuk van de bezoldiging van de personeelsprestaties, heeft de Ministerraad destijds de Minister van Verkeerswezen ertoe gemachtigd bij de Wetgevende Kamers een wetsontwerp aanhangig te

1. Transport de voyageurs/kilomètre

	1950	1975
S. N. C. B.	33,3 %	11,1 %
Autres transports en commun ...	29,3 %	14,9 %
Voitures privées	37,4 %	74,0 %

2. Transport de marchandises/tonne

	1950	1975
S. N. C. B.	29,1 %	10,9 %
Navigation intérieure	18,3 %	15,2 %
Route	52,6 %	68,2 %
Oléoducs	0	5,7 %

3. Transport de marchandises : tonne/kilomètre

	1950	1975
S. N. C. B.	46,6 %	24,5 %
Navigation intérieure	27,0 %	18,4 %
Route	26,4 %	51,5 %
Oléoducs	0	5,6 %

En outre, il faut savoir que la S. N. C. B. dispose de 1 308 km de voies par 10 000 km² et que l'utilisation des 3 998 km de voies du réseau, en 1975, était la suivante :

1) voyageurs : 2 926 km exploités, dont 2 110 km supportaient 95 % du trafic;

2) marchandises : 3 998 km utilisés, dont 1 630 km supportaient 90 % du trafic; dont 2 840 km supportaient 98 % du trafic.

En fait, on peut dire que 3 460 des 3 998 km des voies assurent 98 % du trafic des voyageurs et 98,5 % du transport des marchandises par rail en Belgique.

2. Exposé du Ministre

Par suite de l'accumulation de ses déficits d'exploitation au cours de ces dernières années, la Société nationale des chemins de fer belges se trouve de plus en plus confrontée à des problèmes de trésorerie très sérieux.

Le déficit cumulé au 31 décembre 1976, soit quelque 4,6 milliards de francs, atteindrait en effet, selon les dernières estimations, 5,5 milliards de francs d'ici la fin de l'année.

La Société ne pourra compenser l'insuffisance de ses recettes d'exploitation qu'à concurrence de 1 200 à 1 500 millions de francs tout au plus, montant que ses banquiers sont disposés à lui avancer sous forme de crédits à court terme.

Il ressort toutefois de l'expérience des années précédentes que plus la situation financière de la S. N. C. B. se dégrade, moins les organismes bancaires sont disposés à lui accorder leur soutien, faute de garanties suffisantes.

N'est donc nullement dénuée de tout fondement l'appréhension du moment selon laquelle il ne sera plus possible de recourir au crédit à court terme.

Dans le but d'assurer définitivement la couverture des besoins de trésorerie de la S. N. C. B. et de fournir à cette dernière les moyens d'assumer ses obligations financières, notamment quant à la rémunération des prestations de son personnel, le Conseil des ministres a, en son temps, autorisé le Ministre des Communications à soumettre aux Chambres législatives un projet de loi autorisant la Société

maken waarbij de betrokken maatschappij gemachtigd wordt een bedrijfsfonds samen te stellen bij middel van door de Staat gegarandeerde leningen, zulks voor een totaal bedrag van maximum 3 miljard frank.

Rekening houdend met de laatste bedrijfsresultaten die sedert de indiening van het wetsontwerp al zijn vastgesteld of nog in voorbereiding zijn, lijkt het redelijk de in het ontwerp bedoelde grens voor de lening van 3 tot 5,5 miljard frank op te voeren.

Deze opmerking is verwerkt in een amendement van de Regering (Stuk n° 141/2).

3. Bespreking

Een eerste lid informeert naar de oorzaak van de plotse toename, in één jaar tijds, van het gecumuleerde tekort, dat aan de oorsprong van het Regeringsamendement ligt.

Een tweede lid vraagt of bij de bespreking van het ontwerp geen algemener debat gehouden moet worden over de oorzaken van het gecumuleerde tekort en van de financiële moeilijkheden van de N. M. B. S. Hij informeert naar de kwaliteit van het beheer van de spoorwegmaatschappij en naar de nationale beleidsmaatregelen inzake goederenvervoer.

Is de beheerswijze van de maatschappij wel zodanig geëvolueerd dat met de moderne technieken op dat gebied rekening wordt gehouden?

Het nationale beleid inzake goederenvervoer laat te veel armoed aan de andere vervoermiddelen, voornamelijk aan het vervoer over de weg, in die zin dat de Staat de voor dat vervoer nodige infrastructuur geheel voor eigen rekening neemt, terwijl de spoorwegmaatschappij al haar infrastructuur zelf moet financieren.

Een derde lid vraagt of het niet verstandiger zou zijn dat de Staat, in plaats van slechts leningen toe te staan, de 5,5 miljard ter beschikking van de N. M. B. S. stelt via een verhoging van de dotatie, zodat de N. M. B. S. over eigen kapitaal beschikt.

De Minister antwoordt dat de ramingen inzake goederenvervoer in 1976 en 1977 niet uitkwamen wegens de economische crisis die o.a. de metaalsector, een grote klant van de N. M. B. S., treft. Hij wijst erop dat het tekort inzake goederenvervoer volgens de E. E. G. niet gecompenseerd kan worden. Het moet door leningen worden gedekt. Hij verantwoordt het regeringsamendement, dat het gevraagde bedrag van 3 tot 5,5 miljard opvoert, aan de hand van de evolutie van het gecumuleerde tekort van de N. M. B. S. tijdens de jongste drie jaren :

cinde 1975 : 2,5 miljard F;
cinde 1976 : 4,6 miljard F;
cinde 1977 : 5,5 miljard F (raming).

Aan het tweede lid verklaart de Minister dat de N. M. B. S. op een dynamische leest geschoeid is, waarbij de nieuwste technische snufjes worden benut.

Hij geeft toe dat het groeiende tekort van het goederenvervoer per spoor een fundamentele kwestie is, die in Europees verband moet worden gezien. Men behoort tot een harmonieus evenwicht tussen auto, spoorweg en waterweg te komen. Iedere wijze van vervoer moet tot ontplooiing kunnen komen, zonder dat ze elkaar dood concurreren. In dat verband verklaart hij aanhanger te zijn van een coördinatiebeleid waardoor iedere wijze van vervoer zonder enige bevoorrechtiging in een eerlijke concurrentiepositie wordt geplaatst. De Minister haalt een studie van de wegvervoerders aan, waarin dezen betogen dat zij via het belastingwezen in ruime mate bijdragen tot de wegeninfrastructuur en dat hun bedrijvigheid dus zeer voordelig voor de Staat is.

à constituer un fonds de roulement au moyen d'emprunts à contracter sous la garantie de l'Etat et à concurrence d'un montant maximum de 3 milliards de francs.

Compte tenu des derniers résultats d'exploitation, établis ou en préparation depuis le dépôt du projet de loi, il paraît raisonnable de relever de 3 à 5,5 milliards de francs le plafond de l'emprunt dont il est question dans le projet.

Cette remarque fait l'objet d'un amendement du Gouvernement (Doc. n° 141/2).

3. Discussion

Un premier intervenant s'interroge sur l'origine de l'augmentation brutale, en un an, du déficit cumulé qui est à l'origine de l'amendement gouvernemental.

Un deuxième membre se demande si, à l'occasion de l'examen du projet, ne devrait pas s'ouvrir un débat plus général portant sur les causes du déficit cumulé et des difficultés financières de la S. N. C. B. Il s'inquiète de la qualité de la gestion de la société ferroviaire et des orientations de la politique nationale de transport de marchandises.

Le mode de gestion de la société a-t-il bien évolué en tenant compte des techniques modernes en cette matière?

Quant à la politique nationale des transports de marchandises, elle fait la part trop belle aux autres moyens de transport, principalement le transport routier, en ce sens que l'Etat prend entièrement en charge l'infrastructure nécessaire à ces transports, alors que la société ferroviaire doit elle-même financer toute son infrastructure.

Un troisième intervenant pose la question de savoir s'il ne serait pas plus judicieux, au lieu d'autoriser seulement des emprunts, que l'Etat mette à la disposition de la S. N. C. B. les 5,5 milliards par une augmentation de la dotation, afin que la S. N. C. B. dispose d'un capital propre.

Le Ministre répond qu'en 1976 et en 1977, les estimations en matière de transport des marchandises n'ont pas été réalisées, en raison de la crise économique qui frappe notamment les secteurs métallurgiques, gros clients de la S. N. C. B. Il fait observer que le déficit des transports de marchandises ne peut, aux yeux de la C. E. E., être compensé. Il doit être couvert par l'emprunt. Il justifie l'amendement gouvernemental, qui porte le montant sollicité de 3 à 5,5 milliards, en donnant l'évolution du déficit cumulé de la S. N. C. B. au cours des trois dernières années :

fin 1975 : 2,5 milliards de F;
fin 1976 : 4,6 milliards de F;
fin 1977 : 5,5 milliards de F (prévisions).

Au deuxième membre, le Ministre déclare que la S. N. C. B. est gérée d'une manière dynamique qui tient compte des techniques de gestion les plus évoluées.

Il reconnaît que le déficit croissant des transports de marchandises par rail constitue une question fondamentale qui doit être posée dans un contexte européen. Il s'agit de réaliser un équilibre harmonieux entre la route, le rail et l'eau. Chaque mode doit pouvoir s'épanouir en dehors d'une concurrence ruineuse. A ce sujet, il se déclare partisan d'une politique de coordination qui placerait chaque mode de transport dans des conditions de concurrence loyale, sans privilège pour aucun. Le Ministre invoque une étude effectuée par les transporteurs routiers selon laquelle ceux-ci concourraient largement au financement de l'infrastructure routière par le biais de la fiscalité et que leurs activités seraient ainsi largement profitables au budget de l'Etat.

De Minister bevestigt dat het wegvervoer in de jongste jaren een hoge vlucht heeft genomen, zodat thans 60 à 65 % van de goederen langs de weg wordt vervoerd. Deze evolutie en de groeiende financiële moeilijkheden, waarmede de spoorweg vrijwel overal in Europa te kampen heeft, zijn een punt van zorg voor de Europese Gemeenschappen, die veel aandacht besteden aan de aparte gang van zaken op dat gebied in de B. D. R., waar de wegeninfrastructuur oververzadigd is.

Zo heeft de Duitse Bondsregering, t.a.v. die oververzadiging van de weg en de ontoereikende spoorwegvoorzieningen, besloten niet langer vergunningen uit te reiken voor wegvervoer en het goederenvervoer te laten afvloeien naar de spoorweg. Het feit dat genoemd land een « draaischijf » is, met name voor het goederenvervoer, zal, dank zij het dynamische karakter van de genomen maatregelen, alleszins de evolutie van de problemen op Europees vlak beïnvloeden en zeker een gunstige uitwerking hebben op ons eigen spoorwegvervoer.

De Minister zegt dat wij een realistische kijk moeten hebben op het totale tekort van de spoorwegen; al mag men geen winsten verwachten, toch moet men oog hebben voor de sociale rendabiliteit van het gemeenschappelijk vervoer in het algemeen en van de spoorwegen in het bijzonder. De ontwikkeling van deze wijze van vervoer beantwoordt overigens aan de huidige eisen op het stuk van energiebesparing. De N. M. B. S. moet toereikende middelen krijgen om haar beleid te voeren en moet trachten een eind aan de tekorten te maken.

Aan de derde spreker brengt de Minister artikel 11 van de wet tot oprichting van de N. M. B. S. in herinnering, waarbij aan deze laatste een voorschot van 500 miljoen door de Staat wordt gewaarborgd. Dit bedrag bleef sedert 1926 ongewijzigd en stemt thans overeen met 199 miljoen F.

Het eigen kapitaal van de N. M. B. S. is bij de wet bepaald. Het voorstel van het lid is weliswaar interessant, doch de Minister wenst zich vooralsnog te houden aan de beslissing van de Regering, waarvan het wetsontwerp de neerslag is.

4. Stemmingen

Het amendement van de Regering en het gewijzigde artikel worden cenparig aangenomen.

De Rapporteur,

Cl. DEJARDIN

De Voorzitter,

J. VAN ELEWYCK

Le Ministre confirme l'essor important du transport routier au cours des dernières années qui fait qu'aujourd'hui celui-ci véhicule 60 à 65 % du volume transporté. Cette évolution et la croissance des difficultés financières du rail généralisées en Europe, retiennent l'attention des milieux communautaires européens, qui suivent, avec attention, l'évolution particulière du problème en R. F. A. où l'infrastructure routière est sursaturée.

C'est ainsi que le Gouvernement fédéral allemand, considérant cette sursaturation et la sous-capacité du rail, a décidé de refuser d'augmenter le contingent des licences du transport routier et de reconverter le transport des marchandises vers le rail. La situation de « plaque tournante » de ce pays, notamment dans le transport des marchandises, aura, grâce au dynamisme des mesures prises, une influence certaine sur l'évolution européenne des problèmes et portera certainement des effets favorables sur notre transport ferroviaire.

Quant au déficit global des chemins de fer, le Ministre fait appel au réalisme; en effet, si on ne peut s'attendre à des bénéfices, il faut surtout considérer la rentabilité sociale des transports en commun en général et des chemins de fer en particulier. D'autre part, les exigences contemporaines en matière d'économie d'énergie postulent le développement de ce mode de transport. Il s'agit de garantir à la S. N. C. B. les moyens de sa politique et de s'efforcer de mettre fin aux déficits.

Au troisième intervenant, le Ministre rappelle l'article 11 de la loi créant la S. N. C. B., qui garantit à celle-ci un acompte de 500 millions de F mis par l'Etat à sa disposition. Aujourd'hui, on peut considérer que ce montant, inchangé depuis 1926, correspond à 199 millions de F.

Le capital propre de la S. N. C. B. est prévu dans la loi. Toutefois, si la suggestion du membre constitue une proposition intéressante à étudier, le Ministre s'en tient aujourd'hui à la décision du Gouvernement, concrétisée par ce projet de loi.

4. Votes

L'amendement gouvernemental et l'article amendé ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

Cl. DEJARDIN

Le Président,

J. VAN ELEWYCK

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

(Nieuw opschrift)

WETSONTWERP

waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt, onder waarborg van de Staat, leningen aan te gaan tot een beloop van maximum 5,5 miljard frank teneinde het haar mogelijk te maken een bedrijfskapitaal samen te stellen

Enig artikel

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt ertoe gemachtigd met het akkoord van de Minister van Financiën een of meer leningen aan te gaan voor een maximum bedrag van 5 500 000 000 frank, met het oog op de samenstelling van een bedrijfskapitaal.

Bij een in Ministerraad overlegd besluit kan de Koning de waarborg van de Staat aan deze leningen verbinden.

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

(Nouvel intitulé)

PROJET DE LOI

autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à contracter, sous la garantie de l'Etat, des emprunts à concurrence d'un montant maximum de 5,5 milliards de francs afin de lui permettre de constituer un fonds de roulement

Article unique

La Société nationale des chemins de fer belges est autorisée moyennant l'accord du Ministre des Finances, à contracter un ou plusieurs emprunts, pour un montant maximum de 5 500 000 000 de francs, en vue de la constitution d'un fonds de roulement.

Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le Roi peut attacher la garantie de l'Etat à ces emprunts.
