

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1931-1932	N° 52		Zittingsjaar 1931-1932
	SÉANCE du 9 décembre 1931	VERGADERING van 9 December 1931	

PROJET DE LOI

relatif à l'intervention de l'Etat dans le renouvellement de voitures à voyageurs de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

En vue d'aider nos industries à traverser la crise économique qui sévit actuellement, la Société Nationale des Chemins de fer belges devrait entamer, le plus tôt possible, son programme de renouvellement des voitures à voyageurs.

La Société Nationale avait envisagé, tout d'abord, un programme de renouvellement comportant le remplacement de tout son matériel à voyageurs par des voitures métalliques. L'exécution de ce programme aurait nécessité une dépense totale estimée à 4,200 millions de francs à répartir sur vingt exercices, à raison de 210 millions par année.

Pour réaliser ce programme, la Société Nationale a fait appel au concours financier de l'Etat.

Le Fonds de renouvellement de la Société Nationale ne peut supporter qu'une dépense annuelle de 80 millions pour le renouvellement des voitures. L'Etat aurait donc dû intervenir à concurrence de 130 millions par an pendant vingt exercices.

Le Gouvernement a estimé que l'Etat ne pouvait s'engager ni pour une pareille durée, ni pour un montant aussi considérable.

Il est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'envisager, dès à présent, le renouvellement total des voitures : ce serait préjuger des transformations qui interviendront dans le mode d'exploitation des chemins de fer, en égard, par exemple, aux progrès réalisés dans le domaine de l'électricité.

Le Gouvernement a donc proposé à la Société Nationale de se limiter au renouvellement des voitures des grandes lignes et des trains rapides, ce qui comporte la construction d'environ 925 voitures métalliques, coûtant approximativement 665 millions de francs.

Ce programme réduit serait réalisé en quelque trois ans à raison d'au moins 300 voitures par an. Au point de vue

WETSONTWERP

betreffende de tussenkomst van den Staat in de vernieuwing van reizigersrijtuigen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MENE HEEREN,

Ten einde onze nijverheid hulp te verleen om de thans heerschende economische crisis te overkomen, zou de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zoohaast mogelijk haar programma moeten aanvangen, strekkende de vernieuwing van de reizigersrijtuigen.

De Nationale Maatschappij had eerst een programma in 't zicht, waarbij al haar reizigersmaterieel door metalen rijtuigen zou vervangen worden. De uitvoering van dit programma zou een totale uitgave genoodzaakt hebben, geraamd op 4,200 miljoen frank, te verdeelen over 20 bedrijfsjaren, zegge 210 miljoen per jaar.

Om dit programma te verwezenlijken, heeft de Nationale Maatschappij de financiële hulp van den Staat ingeroepen.

Het Hernieuwingsfonds van de Nationale Maatschappij kan voor de vernieuwing der rijtuigen slechts een jaarlijkse uitgave onderstaan van 80 miljoen. De Staat had dus moeten tussenkomen tot een beloop van 130 miljoen per jaar, dit gedurende twintig bedrijfsjaren.

De Regeering was van meening dat de Staat zich niet kon verbinden noch voor zulk een langen termijn, noch voor zulk een aanzienlijk bedrag.

Haar meening is dat het niet noodig is, van nu af aan de algeheele vernieuwing van de rijtuigen te voorzien : Dit ware de veranderingen vooruitloopen welke de wijze van exploiteeren der Spoorwegen zal ondergaan wanneer men, bij voorbeeld, den vooruitgang in aanneming neemt welke in het electriciteitsbedrijf wordt gemaakt.

De Regeering heeft bijgevolg aan de Nationale Maatschappij voorgesteld zich te beperken tot de vernieuwing der rijtuigen der groote lijnen en der sneltreinen, hetgeen beteekent het maken van ongeveer 925 metalen rijtuigen waarvan de prijs circa 665 miljoen frank bedraagt.

Dit beperkt programma zou op ongeveer 3 jaar uitgewerkt worden, d. i. ten minste 300 rijtuigen per jaar. Met

de la crise économique, il présente donc les mêmes avantages que le précédent : les commandes à passer à l'industrie, au cours des trois années à venir, sont les mêmes dans les deux cas.

Dès 665 millions, 253 seraient supportés par le Fonds de renouvellement de la Société Nationale et, pour le surplus, soit 412 millions, le Gouvernement propose une intervention de l'Etat dans les conditions ci-après :

Une somme de 210 millions sera affectée annuellement au renouvellement des voitures; 80 millions seront fournis par le Fonds de renouvellement et, pour les 130 millions restants, la Société Nationale sera autorisée à émettre des emprunts dont la charge d'intérêts et d'amortissement sera supportée par l'Etat. En échange, l'Etat recevra, au pair pour le même montant, des obligations participantes jouissant d'un intérêt fixe de 2 p. c. et d'un intérêt variable égal au deuxième dividende distribué aux actions privilégiées de la Société Nationale.

Dans l'hypothèse d'emprunts à 6 p. c. amortissables en septante ans, et émis au pair, la charge annuelle de l'Etat serait de :

1° En cas de non-distribution d'un deuxième dividende :

En 1933	fr. 5,334,000
En 1934	10,668,000
En 1935	16,002,000
En 1936, environ	16,905,000

2° En cas de distribution d'un deuxième dividende de 1 p. c. (cas de l'année 1930) :

En 1933	4,034,000
En 1934	8,068,000
En 1935	12,102,000
En 1936, environ	12,785,000

3° En cas de distribution d'un deuxième dividende de 2 p. c. (cas des années 1927 à 1929) :

En 1933	2,734,000
En 1934	5,468,000
En 1935	8,202,000
En 1936, environ	8,665,000

Quoique, en droit, l'Etat n'ait aucune obligation d'intervenir dans les dépenses de renouvellement et de modernisation du matériel de la Société Nationale, le Gouvernement estime, en présence des considérations qui précèdent et surtout dans le but de diminuer, dans toute la mesure du possible, le chômage qui règne d'une façon intense dans l'industrie métallurgique, que son intervention actuelle répond à une réelle nécessité.

Il est à craindre que, sans l'intervention de l'Etat, la Société Nationale ne puisse affecter avant plusieurs années des sommes suffisantes au renouvellement de son matériel à voyageurs. Il importe, en outre, que ce matériel soit modernisé au plus tôt. Pour améliorer les condi-

het oog op de economische crisis, heeft het dus dezelfde voordelen als het voorgaande : de bestellingen aan de nijverheid gedurende drie komende jaren zijn dezelfde in beide gevallen.

Van de 665 miljoen, zouden er 253 gedragen worden door het Hernieuwingsfonds van de Nationale Maatschappij. De Regeering stelt voor het overige, hetzij 412 miljoen, te betalen door middel van eene Staatstusschenkomst tegen de volgende voorwaarden :

Eene som van 210 miljoen zal jaarlijks besteed worden aan de hernieuwing van de rijtuigen; 80 miljoen zullen geleverd worden door het Hernieuwingsfonds en, voor de overblijvende 130 miljoen, zal de Nationale Maatschappij de toelating bekomen leeningen uit te schrijven, waarvan de lasten voor interesten en aflossing door den Staat zullen gedragen worden. In ruil, zal de Staat, voor eenzelfde bedrag aan pari, winstehuldbrieven ontvangen, met een vasten interest van 2 t. h. en een veranderlijken interest gelijk aan het 2° dividend uitbetaald aan de preferente aandelen van de Nationale Maatschappij.

In de veronderstelling van leeningen tegen 6 t. h., aflosbaar in 70 jaar, en uitgegeven aan pari, zou de jaarlijkse last van den Staat zijn :

1° In geval van niet-uitdeeling van een tweede dividend :

In 1933	fr. 5,334,000
In 1934	10,668,000
In 1935	16,002,000
In 1936, ongeveer	16,905,000

2° In het geval van de uitkeering van een dividend van 1 t. h. (zooals in 1930) :

In 1933	4,034,000
In 1934	8,068,000
In 1935	12,102,000
In 1936, ongeveer	12,785,000

3° In het geval van de uitkeering van een dividend van 2 t. h. (zooals in 1927 tot 1929) :

In 1933	2,734,000
In 1934	5,468,000
In 1935	8,202,000
In 1936, ongeveer	8,665,000

Alhoewel de Staat in rechte niet verplicht is tusschen te komen in de uitgaven voor vernieuwing en moderniseering van het materieel van de Nationale Maatschappij, meent de Regeering, gezien de voorgaande beschouwingen en voornamelijk met het doel, in gansch de mate van het mogelijke, de in de metaalnijverheid hevig heerschende werkloosheid te verminderen, dat haar huidige tusschenkomst aan een werkelijke noodwendigheid beantwoordt.

Men moet vreezen dat, zonder tusschenkomst van den Staat, de Nationale Maatschappij niet vóór verschillende jaren in staat zal zijn voldoende bedragen te besteden aan de hernieuwing van haar reizigersmaterieel. Bovendien, moet dit materieel zoohaast mogelijk gemoderniseerd wor-

lions de confort et de sécurité des voyageurs, il est nécessaire de remplacer le plus rapidement possible une partie de notre vieux matériel en bois par des voitures en métal.

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre a pour objet d'autoriser le Gouvernement à conclure avec la Société Nationale des Chemins de fer belges, une convention concernant le renouvellement de voitures à voyageurs aux conditions exposées ci-dessus.

Le texte de cette Convention est annexé au projet de loi.

Une première partie de 400 à 500 voitures serait mise en adjudication dans le courant du mois de janvier 1932, et une seconde partie de 200 voitures environ dans le courant du mois de mars 1932.

Le Ministre des Finances,

Baron HOUTART.

Le Ministre des Transports,

Ph. VAN ISACKER.

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.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec la Société Nationale des Chemins de fer belges la convention ci-annexée concernant le renouvellement de voitures à voyageurs.

ART. 2.

L'Etat garantit l'intérêt et l'amortissement des emprunts visés à l'article 3 de cette convention.

den. Om de geriefelijkheid en de veiligheid van de reizigers te verbeteren, is het noodig zoohaast mogelijk een gedeelte van ons oud houten materieel door metalen rijtuigen te vervangen.

Het ontwerp van wet dat de Regeering de eer heeft op het bureau der Kamer neer te leggen, heeft voor doel de Regeering toe te laten met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een overeenkomst te sluiten met betrekking tot de hernieuwing van reizigersrijtuigen, onder de hierboven uiteengezette voorwaarden.

De tekst van deze overeenkomst is bij het ontwerp van wet gevoegd.

Een eerste reeks van 400 tot 500 rijtuigen zou in aanbesteding gesteld worden in Januari 1932 en een tweede van ongeveer 200 rijtuigen in Maart 1932.

De Minister van Financiën,

Baron HOUTART.

De Minister van Verkeerswezen,

Ph. VAN ISACKER.

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, waarvan de inhoud luidt aldus :

EERSTE ARTIKEL.

De Regeering is gemachtigd tot het sluiten, met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van bijhoorende Overeenkomst omtrent het vernieuwen van reizigersrijtuigen.

ART. 2.

De Staat waarborgt de interesten en de aflossing van de leeningen waarvan spraak in artikel 3 van deze Overeenkomst.

Un arrêté royal fixera les conditions de cette garantie.

ART. 3.

Les revenus des emprunts et des obligations participantes dont il s'agit aux articles 3 et 4 de ladite Convention sont exempts de tout impôt au profit de l'Etat, des provinces ou des communes.

Donné à Bruxelles, le 9 décembre 1931.

ALBERT

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

M. HOUTART.

Le Ministre des Transports,

Ph. VAN ISACKER.

De voorwaarden van dezen waarborg zullen bij Koninklijk besluit worden bepaald.

ART. 3.

De inkomsten wegens de in artikelen 3 en 4 van voormelde Overeenkomst bedoelde leeningen en winstdeelende obligatiën zijn vrij van alle belasting ten bate van den Staat, de provinciën of de gemeenten.

Gegeven te Brussel, den 9^e December 1931.

ALBERT

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Financiën,

M. HOUTART.

De Minister van Verkeerswezen,

Ph. VAN ISACKER.

CONVENTION

entre le Gouvernement belge et la Société Nationale des Chemins de fer Belges, concernant le renouvellement de voitures à voyageurs.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Van Isacker, Ministre des Transports, et M. le Baron Houtart, Ministre des Finances et

la Société Nationale des Chemins de fer Belges, représentée par MM. Jules Jadot, Président du Comité permanent, et Foulon, Directeur général.

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société Nationale des Chemins de fer belges consacra au renouvellement de voitures à voyageurs une somme de 665 millions de francs à raison de 210 millions de francs par an.

ART. 2.

La dépense totale de 665 millions de francs sera supportée à concurrence de 412 millions par l'Etat et pour le surplus, par le Fonds de renouvellement de la Société Nationale.

ART. 3.

La part d'intervention de l'Etat sera couverte au moyen d'emprunts à émettre par la Société Nationale à concurrence d'un produit net de 412 millions.

L'Etat assurera le service financier de ces emprunts; il en supportera l'intérêt, l'amortissement et les frais.

ART. 4.

Au fur et à mesure des émissions dont il s'agit à l'article précédent, l'Etat recevra un capital nominal de 412 millions de francs en obligations participantes de la Société Nationale, donnant droit, *prorata temporis*, à un intérêt fixe de 2 p. c. l'an et à un intérêt variable égal au dividende variable distribué pour l'année en cours aux actions privilégiées de la Société Nationale. L'intérêt fixe sera payable aux échéances indiquées sur les titres, l'intérêt variable sera payable le 1^{er} juin de l'année suivant celle pour laquelle il est dû.

ART. 5.

L'époque et les modalités des emprunts désignés à l'article 3, seront déterminées de commun accord entre le Ministre des Finances et la Société Nationale.

OVEREENKOMST

tusschen de Belgische Regeering en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen omtrent de vernieuwing van reizigersrijtuigen.

Tusschen de Belgische Regeering, vertegenwoordigd door den heer Van Isacker, Minister van Verkeerswezen, en den heer Baron Houtart, Minister van Financiën, en

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, vertegenwoordigd door de heeren Jules Jadot, Voorzitter van het Bestendig Comité; en Foulon, Algemeen Bestuurder,

Is overeengekomen hetgeen volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal aan het vernieuwen van reizigersrijtuigen een som van 665 miljoen frank besteden, op den voet van 210 miljoen per jaar.

ART. 2.

De gezamenlijke uitgaaf van 665 miljoen frank wordt tot beloop van 412 miljoen gedragen door den Staat en het overige door het Hernieuwingsfonds van de Nationale Maatschappij.

ART. 3.

Het aandeel van den Staat wordt gedekt door middel van door de Nationale Maatschappij uit te geven leeningen tot beloop van een netto-opbrengst van 412 miljoen.

De financiële dienst van die leeningen wordt verzekerd door den Staat; de interest, de aflossing en de kosten van die leeningen komen ten laste van den Staat.

ART. 4.

De Staat ontvangt, naarmate van de in het vorig artikel voorziene uitgiften, een nominaal kapitaal van 412 miljoen frank in deelhebbende obligatiën van de Nationale Maatschappij, welke *prorata temporis* recht geven op een vasten interest van 2 t. h. 's jaars en op een veranderlijken interest gelijk aan het veranderlijk dividend dat, voor het loopend jaar, aan de preferente aandeelen van de Nationale Maatschappij wordt betaald. De vaste interest is betaalbaar op de op de titels vermelde vervaldagen; de veranderlijke interest is betaalbaar op 1 Juni van het jaar na dat waarvoor hij verschuldigd is.

ART. 5.

Het tijdstip en de modaliteiten van de bij artikel 3 voorziene leeningen worden door den Minister van Financiën en de Nationale Maatschappij, in gemeen overleg bepaald.

ART. 6.

La Société Nationale s'engage a mettre en adjudication une première partie de 400 à 500 voitures, un mois après la promulgation de la loi approuvant la présente Convention, et une seconde partie de 200 voitures environ trois mois après cette promulgation.

Fait en double à Bruxelles, le

Au nom du Gouvernement,

Au nom de la Société,

ART. 6.

De Nationale Maatschappij gaat de verbintenis aan een eerste partij van 400 tot 500 rijtuigen in aanbesteding te stellen, één maand na afkondiging van de wet waarbij deze Overeenkomst goedgekeurd wordt, en een tweede partij van ongeveer 200 rijtuigen, drie maanden na deze afkondiging.

In duplo opgemaakt te Brussel, op

Namens de Regeering,

Namens de Maatschappij,

SESSIE VAN 1931-1932.		I	ZITTINGENJAAR 1931-1932.
Projet, N° 52. Rapport, N° 70.	Séance du 22 décembre 1931.	Vergadering van 22 December 1931.	Ontwerp, Nr 52. Verslag, Nr 70.

PROJET DE LOI relatif à l'intervention de l'Etat dans le renouvellement de voitures à voyageurs de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

AMENDEMENT présenté par M. BRANQUART.

L'octroi à la garantie de l'Etat est subordonné à la condition que la Société Nationale des Chemins de fer Belges répartisse les commandes entre les constructeurs attributés de voitures, en tenant compte de la capacité de production de leurs usines et de l'importance du personnel occupé en temps normal.

WETONTWERP betreffende de tussenkomst van den Staat in de vernieuwing van reizigersrijtuigen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

AMENDEMENT door den H. BRANQUART ingediend.

Het verleenen van 's Rijks waarborg wordt afhankelijk gemaakt van de voorwaarde dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de bestellingen verdeelt onder de gewone bouwers van rijtuigen, mits rekening te houden met het productievermogen van hun fabrieken en de belangrijkheid van het normaal bezigd personeel.

R. BRANQUART
P. DELANNOY
Arthur PATER.