

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1968-1969.

21 NOVEMBER 1968.

Ontwerp van wet houdende bekrachtiging van de overeenkomst d.d. 14 augustus 1967 tussen de Belgische Staat en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen met het oog op de heropleving van de activiteit van de constructienijverheid voor rijdend spoorwagematerieel.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER **COPPENS**.

MIJNE HEREN,

Het ontwerp van wet dat aan uw beraadslaging wordt onderworpen, heeft in de eerste plaats, een belangrijke economische betekenis voor een niet onaanzienlijk deel van de Belgische metaalnijverheid.

Maar daarnaast is het ook van belang voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, vermits het een concrete objectivatie inhoudt van de modernisering van het rijdend spoorwagematerieel, met name van de wagens voor het goederenvervoer.

Aan de hand van een retrospectieve schets, volgt daarom eerst een toelichting over de beweegredenen die de Regering ertoe gebracht hebben de overeenkomst van 14 augustus 1967 met de N.M.B.S. te sluiten :

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Reuter, voorzitter; Blanquaert, Bogaerts, Collin, Dekeyzer, Demuyter, Miessen, Piers, Renquin, Roelants, Vanackere, Vangronsveld en Coppens, verslaggever.

R. A 7703

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

147 (Buitengewone zitting 1968) : Ontwerp van wet.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1968-1969.

21 NOVEMBRE 1968.

Projet de loi portant ratification de la convention du 14 août 1967 entre l'Etat belge et la Société Nationale des Chemins de fer belges en vue de la relance des activités de l'industrie de la construction du matériel roulant ferroviaire.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS ET DES P.T.T. (1)
PAR M. **COPPENS**.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui est soumis à vos délibérations revêt une grande importance économique, et en tout premier lieu pour un secteur non négligeable de la métallurgie belge.

Mais son intérêt est également considérable pour la Société Nationale des Chemins de fer belges, du fait qu'il comporte une objectivation concrète de la modernisation du matériel roulant ferroviaire, et plus précisément des wagons à marchandises.

Aussi commencerons-nous par exposer dans une brève esquisse rétrospective, les motifs qui ont amené le Gouvernement à passer la convention du 14 août 1967 avec la S.N.C.B. :

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Reuter, président; Blanquaert, Bogaerts, Collin, Dekeyzer, Demuyter, Miessen, Piers, Renquin, Roelants, Vanackere, Vangronsveld et Coppens, rapporteur.

R. A 7703

Voir :

Document du Sénat :

147 (Session extraordinaire 1968) : Projet de loi.

A. De totstandkoming van het vijfjarenplan voor de modernisering van de goederenwagens.

1. Het is U bekend dat de N.M.B.S. in 1959 gestart is met een hervormingsplan dat er op gericht was het spoorwegnet aan te passen aan de noodwendigheden en de vereisten van een vervoermarkt waarvan de economische grondslag een gans ander uitzicht had gekregen. Er is reeds meermaals op gewezen geworden, doch het mag nogmaals onderlijnd : de vervoermarkt met het feitelijke spoorwegmonopolie heeft met de ontwikkeling van andere vervoertakken, definitief de plaats moeten ruimen voor een concurrentieel regime.

Vertrekkend van het vaststaand economisch feit dat het spoorwegvervoer echter nog toekomst — en door de opzienbarende technische evolutie, zelfs nog grote toekomst — heeft voor massaal vervoer van reizigers en goederen, stond bedoeld hervormingsplan in het teken, enerzijds, van modernisering en, anderzijds, van rationalisatie van de exploitatiemiddelen.

2. Inzake rijdend materieel werd bij de uitvoering van dat hervormingsplan eerst volle aandacht gegeven aan het tractiematerieel en aan het vervoermaterieel voor reizigers.

Gepland over een periode van 10 jaar, is dit streefdoel zelfs voortijdig kunnen achterhaald worden, want in mei 1966 waren alle houten rijtuigen in onze treinen verdwenen en einde van datzelfde jaar werden alle treinen getrokken door elektrische of diesellocomotieven. De laatste bladzijde van de geschiedenis van een tijdperk dat 133 jaar had geduurd, werd daarmee omgedraaid.

3. Het zou nochtans fout zijn hieruit het besluit te trekken dat, wat betreft de goederenwagens, tijdens die 8 jaar helemaal niets werd gedaan :

a) Bestellingen voor de aanbouw van nieuwe, meer moderne wagens werden zowel aan de privé-nijverheid als aan de eigen werkplaatsen van de Maatschappij opgedragen.

Maar die politiek van nieuwbouw was dan toch weer niet geprogrammeerd. Veel meer was zij de resultante van een empirische werkwijze bepaald door de financiële mogelijkheden die, elk jaar, bleven openstaan nadat voorzien was in de behoeften aan tractie- en reizigersmaterieel.

b) Bovendien was de spoorwegleiding — trouwens zeer terecht — er in de eerste plaats om bekommerd het goederenwagenpark te rationaliseren. Met de ombouw van bestaande voorbijgestreefde wagens, de opvoering van de capaciteit van andere, het uitdenken van mechanische apparaturen om lossen en laden van de goederen te bespoedigen, de verhoging van de rotatie van de wagens, is zij erin geslaagd het beheer van een belangrijk park materieel op meer rationele wijze in te richten.

c) Want, dat alles heeft inderdaad voor gevolg gehad dat, bij constante en zelfs enigszins verhoogde trafiek, het verkeer is kunnen verzekerd worden met een in aantal heel wat verminderd park.

A. Genèse du programme quinquennal de modernisation des wagons à marchandises.

1. On sait que la S.N.C.B. a entamé en 1959 un programme de réforme destiné à adapter le réseau ferroviaire aux nécessités et aux besoins d'un marché de transport dont la base économique s'était complètement modifiée. On a déjà souligné à diverses reprises, mais il est permis de le faire une nouvelle fois ici, que le marché de transport caractérisé par le monopole de fait des chemins de fer, a dû définitivement faire place à un régime concurrentiel, par suite du développement d'autres modes de transport.

En partant du fait économique certain que les transports par chemins de fer ont, malgré tout, encore un avenir — et même, grâce à une remarquable évolution technique, un grand avenir — dans le domaine du transport massif de voyageurs et de marchandises, le programme de réforme était placé sous le signe, d'une part, de la modernisation et, d'autre part, de la rationalisation des moyens d'exploitation.

2. En ce qui concerne le matériel roulant, on a, dans l'exécution de ce programme de réforme, consacré d'abord la plus grande attention au matériel de traction et de transport de voyageurs.

Cet objectif, qui devait être atteint à l'issue d'une période de dix ans a pu être réalisé avant le délai fixé : en effet, en mai 1966, toutes les voitures en bois avaient disparu de nos trains et à la fin de la même année, la traction était entièrement assurée par des locomotives électriques ou diesel. Ainsi fut tournée la dernière page de l'histoire d'une époque qui avait duré 133 ans.

3. Ce serait cependant une erreur de conclure de ce qui précède que pendant ces huit années rien n'a été fait en ce qui concerne les wagons à marchandises.

a) Des commandes pour la construction de nouveaux wagons plus modernes ont été passées tant à l'industrie privée qu'aux ateliers de la Société.

Seulement, cette politique de constructions nouvelles n'était pas programmée. Elle était plutôt la résultante d'une méthode empirique conditionnée par les disponibilités financières qui subsistaient chaque année après qu'il avait été pourvu aux besoins en matériel de traction et de transport de voyageurs.

b) En outre, la direction des chemins de fer se préoccupait avant tout — et d'ailleurs à très juste titre — de rationaliser le parc des wagons à marchandises. En transformant les wagons existants de type dépassé, en augmentant la capacité d'autres véhicules, en imaginant des appareillages mécaniques permettant d'accélérer le chargement et le déchargement des marchandises, en intensifiant la rotation des wagons, elle est parvenue à organiser d'une manière plus rationnelle la gestion d'un important parc de matériel.

c) En effet, tout cela a eu pour effet qu'avec un trafic constant et même quelque peu accru, les transports ont pu être assurés au moyen d'un parc sensiblement réduit au point de vue numérique.

Inderdaad, einde 1958, beschikte de Maatschappij over circa 70.000 goederenwagens, terwijl op 1 oktober van dit jaar dat aantal teruggelopen is tot 43.817.

Dit is onbetwistbaar een resultaat dat even mag onderlijnd worden.

d) Het verdient trouwens nog vermeld te worden dat, inzake beheer van de goederentrafiëk, de computer nieuwe mogelijkheden in uitzicht stelt.

Reeds zijn in 4 vormingsstations van goederentreinen (Antwerpen, Schaarbeek, Ronet en Stockem) ordinateuren opgesteld die in het uiteindelijk operationeel stadium, er krachtig zullen toe bijdragen om de exploitatie van het goederenverkeer optimaal te laten verlopen en tevens de cliënteel beter te bedienen.

Wanneer men bedenkt dat het kapitaal geïnvesteerd in het goederenwagenpark 20 miljard overschrijdt (40.000 wagens à minimum 500.000 F), dan is dergelijke automatie zeker economisch verantwoord.

1. Einde 1966 was dus enerzijds de reconversie van het tractie- en het reizigersmaterieel praktisch beëindigd, en anderzijds was het goederenwagenpark in die mate gerationaliseerd dat men stilaan kon gaan spreken over een kwantitatief genormaliseerd effectief goederenwagens dat aan de toekomstige behoeften kon voldoen.

Het kwam er nu op aan dat effectief ook kwalitatief te moderniseren, dat wil zeggen, in het park, het aantal wagens met groter laadvermogen en met automatische of pneumatische losuitrustingen te verhogen.

Terzelfdertijd zou aldus de achterstand inzake vernieuwing die zich in de loop van de jaren na de tweede wereldoorlog had opgestapeld, worden opgevangen.

Het is uitgaande van die objectieven dat de spoorwegleiding een programma van aanbouw van nieuwe moderne goederenwagens had opgesteld.

Dat programma had nochtans niet de omvang gekregen welke men wenste eraan te geven. De reden ervan was dat de dotatie van het vernieuwingsfonds zelfs verhoogd van 2.700 miljoen in 1966 tot 3 miljard in 1967 en 3.300 miljoen frank van 1968 af, uiteraard tot beperking noopte.

Gelet op de productieve tewerkstelling van het spoorwegpersoneel dat met de rationalisatie van het goederenwagenpark beschikbaar kwam, zag de Maatschappij zich bovendien verplicht de uitvoering van een deel van dat programma voor te behouden aan haar eigen werkplaatsen.

5. Verder dient de toestand geschetst van de privénijverheid voor de aanbouw van rijdend spoorwegmaterieel :

a) De modernisering van het tractie- en reizigersmaterieel van de N.M.B.S. is voor de constructiewerk-

C'est ainsi qu'à la fin de 1958, la Société disposait de quelque 70.000 wagons à marchandises, tandis qu'au 1^{er} octobre de cette année, ce chiffre était retombé à 43.817.

C'est là inconstablement un résultat qui mérite d'être souligné en passant.

d) Par ailleurs, il convient de signaler qu'en ce qui concerne l'organisation du trafic des marchandises, l'emploi d'ordinateurs permet d'envisager des possibilités nouvelles.

Dès à présent, 4 gares de formation de trains de marchandises (Anvers, Schaerbeek, Ronet et Stockem) ont été dotées d'ordinateurs qui, au stade opérationnel final, contribueront puissamment à assurer une exploitation optimale du trafic des marchandises et en même temps un meilleur service à la clientèle.

Si l'on tient compte du fait que le capital investi dans le parc des wagons à marchandises dépasse les 20 milliards (40.000 wagons à 500.000 francs au minimum), cette automation se justifie incontestablement au point de vue économique.

4. Fin 1966, la reconversion du matériel de traction et de transport de voyageurs était donc pratiquement terminée et, d'autre part, la rationalisation du parc des wagons à marchandises avait été poussée à un point tel que, dès ce moment, on a pu considérer que l'effectif des wagons à marchandises était normalisé au point de vue quantitatif et capable de répondre aux besoins futurs.

Il s'agissait dès lors de moderniser également cet effectif au point de vue qualitatif, c'est-à-dire d'augmenter, dans le parc, le nombre de wagons à charge utile supérieure et pourvus d'un équipement automatique ou pneumatique de vidange.

En même temps, on rattrapperait ainsi le retard en matière de renouvellement, qui s'était accumulé au fil des ans après la seconde guerre mondiale.

C'est à partir de ces objectifs que la direction des chemins de fer avait établi un programme de construction de nouveaux wagons à marchandises de type moderne.

Toutefois, ce programme n'avait pas pris l'ampleur qu'on avait voulu lui donner. Le motif en est que la dotation du fonds de renouvellement, même portée de 2.700 millions en 1966 à 3 milliards en 1967 et à 3.300 millions de francs à partir de 1968, obligeait de toute évidence à des restrictions.

En outre, par suite de l'utilisation productive du personnel des chemins de fer rendu disponible par la rationalisation du parc de wagons à marchandises, la Société dut réserver à ses propres ateliers l'exécution d'une partie du programme.

5. Il convient également de décrire brièvement la situation de l'industrie privée de construction de matériel roulant ferroviaire :

a) La modernisation du matériel de traction et de transport de voyageurs de la S.N.C.B. a constitué une

huizen van rijdend spoorwegmaterieel uit de privé-sector een krachtige steun geweest in een periode dat deze tak van de zware metaalnijverheid met moeilijkheden had te kampen die in hoofdzaak voortvloeien uit de omstandigheden dat haar export-mogelijkheden voortdurend slonken. Zo werden van 1954 tot 1966 bestellingen geplaatst voor een bedrag van 15 miljard frank, zij een jaarlijks gemiddelde van 1,3 miljard.

b) Anderzijds werd deze periode ook ten nutte gemaakt om tot een sanering te komen betreffende het groot aantal bedrijven, namelijk 34, dat zich traditioneel onder één of andere vorm, met de vervaardiging van spoorwegmaterieel inliet.

Door fusie en opslorping, evenals door volledige of gedeeltelijke reconversie van bedrijvigheid is men op dat gebied dan toch reeds tot een meer gezonde, economisch verantwoorde toestand gekomen.

c) Die toestand kan immers thans als volgt worden geresumeerd :

— 2 firma's zijn nog bedrijvig, zowel voor locomotieven als voor reizigersrijtuigen en goederenwagens;

— van 3 andere is de bedrijvigheid nog afgestemd op reizigersrijtuigen en goederenwagens alleen;

— 1 firma is gespecialiseerd in dieselmotoren en de montage ervan;

— een laatste firma ten slotte nog, is bedrijvig op gebied van de elektrische uitrusting van de locomotieven.

Daarbij dient opgemerkt dat de meeste van die ondernemingen reeds overgeschakeld hebben op andere activiteiten dan rijdend spoorwegmaterieel.

d) Ten aanzien van de uitvoering van het programma der goederenwagens zijn er dus 5 ondernemingen die daarvoor thans nog in aanmerking komen.

6. Welnu, bij de jaarwisseling 1966-1967 waren de vooruitzichten inzake industriële bedrijvigheid van die ondernemingen ver van schitterend te noemen :

— enerzijds was, zoals gezegd, de omschakeling van het tractie- en het reizigersmaterieel van de spoorweg ten einde en, behoudens uitzondering, moest er dus op een herneming van bestellingen voor de normale vernieuwing van dat materieel, niet gerekend worden dan binnen enkele jaren;

— anderzijds, kon de N.M.B.S. om financiële (beperking van de dotatie van het vernieuwingsfonds) als om personeelsredenen (productieve tewerkstelling van personeel) voor de periode 1967-1971 de constructie van slechts 1.125 goederenwagens aan de privé-sector in opdracht geven.

Bij gebrek aan een voldoende constructieprogramma van rijdend spoorwegmaterieel die de periode tot 1971-1972 zou kunnen overbruggen, zouden de bewuste privé-werkhuizen, waarvan de spoorwegcon-

aide efficace aux ateliers de construction de matériel roulant du secteur privé, au moment où cette branche de la métallurgie lourde devait faire face à des difficultés résultant essentiellement du fait que cette industrie voyait se réduire progressivement ses possibilités d'exportation. C'est ainsi que, de 1954 à 1966, des commandes furent placées pour un montant de 15 milliards de francs, soit une moyenne annuelle de 1,3 milliard.

b) D'autre part, cette période fut également mise à profit pour réaliser un assainissement en ce qui concerne le grand nombre d'entreprises (34) s'occupant traditionnellement, sous l'une ou l'autre forme, de la fabrication de matériel ferroviaire.

Cependant, les fusions et les absorptions, ainsi que la reconversion complète ou partielle des activités, ont déjà permis d'arriver, dans ce domaine, à une situation plus saine et économiquement justifiée.

c) En effet, la situation actuelle peut se résumer comme suit :

— 2 firmes sont encore en activité, aussi bien en ce qui concerne les locomotives que les voitures à voyageurs et les wagons à marchandises;

— l'activité de 3 autres firmes se limite désormais aux wagons à voyageurs et aux wagons à marchandises;

— 1 firme est spécialisée dans la construction et le montage de moteurs diesel;

— une dernière firme enfin s'occupe de l'équipement électrique des locomotives.

A ce propos, il y a lieu de remarquer que la plupart de ces entreprises ont déjà transféré leurs activités à d'autres domaines que la construction de matériel roulant ferroviaire.

d) En ce qui concerne l'exécution du programme relatif aux wagons à marchandises, il reste donc 5 entreprises qui entrent en ligne de compte.

6. Or, fin 1966 - début 1967, les perspectives en ce qui concerne l'activité industrielle de ces entreprises ne pouvaient certes pas être qualifiées de brillantes :

— d'une part, comme il a été dit plus haut, la reconversion du matériel de traction et de transport de voyageurs des chemins de fer était terminée et, sauf exception, il ne fallait donc pas escompter avant quelques années une reprise des commandes en vue du renouvellement normal de ce matériel;

— d'autre part, pour des raisons financières (réduction de la dotation du fonds de renouvellement) et de personnel (affectation de celui-ci à des tâches productives), la S.N.C.B. n'a commandé que 1.125 wagons à marchandises au secteur privé pour la période 1967-1971.

A défaut d'un programme de construction suffisant pour le matériel roulant ferroviaire qui eût permis de surmonter les difficultés de la période s'étendant jusqu'en 1971-1972, ces ateliers privés, pour lesquels les

tractie de grondslag blijft uitmaken, zich derhalve verplicht hebben gezien hun activiteit te verminderen.

Dat dergelijk vooruitzicht niet denkbeeldig was, wordt trouwens bewezen door de moeilijkheden die zich in het voorjaar van 1967 hebben voorgedaan in een onderneming van het Centrum.

7. Het is in die omstandigheden dat de vorige regering twee belangrijke beslissingen heeft genomen :

a) De dotatie van het vernieuwingsfonds van de N.M.B.S. werd vastgesteld op 3 miljard voor 1967 en op 3.300 miljoen frank van 1968 af;

b) Het spoorwegprogramma van aanbouw van 1.125 goederenwagens door de privé-sector, werd opgevoerd tot 4.700 wagens voor de periode 1967-1971 en het bijkomend programma van 3.575 wagens zou lastens de Staat worden gefinancierd.

Het zijn deze twee beslissingen, getroffen na veelvuldig overleg met alle betrokkene partijen, die vervat zijn in de overeenkomst Staat-N.M.B.S. welke uiteindelijk op 14 augustus 1967 werd ondertekend.

B. De inhoud en de voordelen van het vijfjarenprogramma voor de privé-nijverheid.

1. Wat betreft de bestellingen, heeft het volgend uitzicht :

	Staat	N.M.B.S. Vernieuwingsfonds	Totaal
1967	900	300	1.200
1968	650	350	1.000
1969	645	255	900
1970	690	110	800
1971	690	110	800
	3.575	1.125	4.700

2. Men merkt onmiddellijk op dat het aantal wagens niet gelijkvormig over elk van de vijf jaren werd verdeeld. Het is geaccentueerd voor 1967 om dan in dalende lijn te gaan. Dat is niet louter toeval, maar een weloverwogen beslissing omdat de moeilijkheden in de privé-sector zich vooral verleden jaar het scherpst deden gevoelen.

3. Wanneer men het voorwerp van dit wetsontwerp dan ook in enkele zinnen zou willen samenvatten om tevens de voordelen ervan duidelijk te doen uitschijnen, dan zou men dat als volgt kunnen doen :

a) Aan de privé-sector voor de constructie van rijdend spoorwagematerieel wordt een belangrijke economische bedrijvigheid gewaarborgd;

b) Wellicht voor de eerste maal, kan die sector voor de inrichting en de reconversie van zijn activitei-

constructions ferroviaires représentent toujours l'essentiel de leur activité, se seraient donc vus obligés de réduire celle-ci.

Que pareille perspective n'ait pas été imaginaire, c'est ce que prouvent d'ailleurs les difficultés qui se sont produites au printemps de 1967 dans une entreprise du Centre.

7. C'est dans ces conditions que le gouvernement précédent a pris deux décisions importantes :

a) La dotation du fonds de renouvellement de la S.N.C.B. fut fixée à 3 milliards pour 1967 et à 3.300 millions de francs à partir de 1968;

b) Le programme de construction de 1.125 wagons à marchandises par le secteur privé fut porté à 4.700 wagons pour la période 1967-1971, et le financement du programme supplémentaire de 3.575 wagons serait à charge de l'Etat.

Ce sont ces deux décisions, prises après de nombreux pourparlers avec tous les milieux intéressés, qui font l'objet de la convention passée entre l'Etat et la S.N.C.B. et finalement signée le 14 août 1967.

B. Le contenu du programme quinquennal et ses avantages pour l'industrie privée.

1. En ce qui concerne les commandes, ce programme se présente comme suit :

	Etat	S.N.C.B. Fonds de renouvellement	Total
1967	900	300	1.200
1968	650	350	1.000
1969	645	255	900
1970	690	110	800
1971	690	110	800
	3.575	1.125	4.700

2. On s'aperçoit immédiatement que le nombre de wagons n'a pas été uniformément réparti sur chacune des cinq années. Il atteint son maximum en 1967, pour décroître ensuite. Ce n'est pas là l'effet d'un simple hasard, mais il s'agit d'une décision mûrement réfléchie, parce que c'est surtout l'an dernier que les difficultés du secteur privé se sont fait sentir avec le plus d'acuité.

3. Si l'on voulait donc résumer en quelques phrases la portée du présent projet de loi et, en même temps, en relever nettement les avantages, on pourrait le faire comme suit :

a) Le secteur privé de construction de matériel roulant ferroviaire se voit garantir une activité économique importante;

b) Pour la première fois peut-être, ce secteur peut maintenant s'appuyer, pour l'organisation et la recon-

ten, thans steunen op een duidelijk omlijnd, vaststaand vijfjarenprogramma;

c) Dat programma, opgemaakt in gemeenschappelijk overleg, vertoont een conjuncturele inslag. Dat is waarschijnlijk ook de eerste maal dat zoiets gebeurt;

d) De betrokkene sector kan zich aldus verder blijven inrichten en ontplooiën om in steeds groter wordende economische entiteiten, aan de Belgische metaalnijverheid een voorname plaats voor te behouden;

e) Onder sociaal oogpunt, geeft de geprogrammeerde werkbelasting, bestaanszekerheid aan de betrokkene arbeiders en bedienden en vermijdt zij aldus werkloosheid;

f) Moeilijkheden van sociaal-economische aard werden er in het voorjaar van 1967 door opgelost;

g) De N.M.B.S., van haar kant, weet ten slotte ook waaraan zich te houden en zet een stap te meer in de richting van de moderne uitrusting van het spoorwegnet.

De overeenkomst heeft dus de verdienste alle belangen — industriële, economische, sociale en verkeers-technische — die er in verband mede staan, harmonisch te hebben verzoend.

Het ontwerp van wet dat u wordt voorgelegd heeft tot doel die overeenkomst te bekrachtigen en de N.M.B.S. te machtigen leningen aan te gaan om de werkelijke uitgave voor de 3.575 goederenwagens lastens de Staat te kunnen financieren.

Het ontwerp werd eenparig aangenomen.

Op blz. 7 van het ontwerp dient nochtans een materiële vergissing verbeterd te worden (voor de voorzienne hoeveelheden dienen zes nullen geschrapt te worden). Daarenboven dienen in de Franse tekst van artikel 2 na de woorden « en Belgique ou à l'étranger » de woorden « en monnaies belge ou étrangères » ingelast te worden.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
E. COPPENS.

De Voorzitter,
L. REUTER.

version de ses activités, sur un programme quinquennal précis et certain;

c) Ce programme, établi de commun accord, a manifestement un caractère conjoncturel. C'est vraisemblablement la première fois aussi que pareille chose se produit;

d) Le secteur intéressé peut ainsi poursuivre son organisation et son expansion de manière à réserver, dans des entités économiques toujours plus vastes, une place éminente à la métallurgie belge;

e) Considérée sous l'angle social, la répartition programmée des tâches procure la sécurité d'existence aux ouvriers et employés intéressés, évitant ainsi le chômage;

f) Il a permis de résoudre des difficultés socio-économiques au printemps de 1967;

g) La S.N.C.B., de son côté, sait enfin à quoi s'en tenir et elle fait un pas de plus dans la voie d'un équipement moderne du réseau ferroviaire.

La convention a donc le mérite d'avoir harmonieusement concilié tous les intérêts en jeu, qu'ils soient industriels, économiques, sociaux ou relatifs à la technique des transports.

Le projet de loi qui vous est soumis a pour objet de ratifier cette convention et d'autoriser la S.N.C.B. à émettre des emprunts en vue de couvrir le coût de 3.575 wagons à marchandises à charge de l'Etat.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité.

A la page 7, il y a cependant lieu de redresser une erreur matérielle (pour la rubrique « quantités prévues », il faut barrer six zéros). En outre, dans le texte français de l'article 2, après les mots « en Belgique ou à l'étranger », il y a lieu d'insérer les mots « en monnaies belge ou étrangères ».

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
E. COPPENS.

Le Président,
L. REUTER.

BIJLAGE I.**Bestellingen van goederenwagens geplaatst in de privé-nijverheid in 1967.**

450 platte bogie-wagens van 18 m 50;
 100 reservoir-wagens met pneumatische lossing;
 450 tremelwagens-zelflossers;
 200 platte bogie-wagens voor het vervoer van coils;

1.200 zoals voorzien in het vijfjarenprogramma.
 Bedrag : circa 844 miljoen frank.

BIJLAGE II.**Bestelling van goederenwagens geplaatst in de privé-nijverheid in 1968.**

150 tremelwagens — zelflossers met opklapbaar dak;
 200 bogiewagens met roldak voor het vervoer van coils;
 300 stortwagens met roldak;
 250 platte wagens van 18 m 50;
 50 dubbeldekswagens met bogies voor het vervoer van auto's met reizigerstreinen;

950 voor een bedrag van circa 750 miljoen frank.
 In het vijfjarenprogramma waren 1.000 wagens voorzien.
 De bestellingen 1969 zullen over 950 wagens i.p.v. 900 zoals voorzien in het vijfjarenprogramma, lopen.

ANNEXE I.**Commandes de wagons à marchandises placées dans l'industrie privée en 1967.**

450 wagons plats à bogies de 18 m 50;
 100 wagons-citernes à vidange pneumatique;
 450 wagons-trémies autodéchargeurs;
 200 wagons plats à bogies pour le transport de coils.

1.200, comme prévu dans le programme quinquennal.
 Montant : environ 844 millions de francs.

ANNEXE II.**Commandes de wagons à marchandises placées dans l'industrie privée en 1968.**

150 wagons-trémies autodéchargeurs à toiture basculante;
 200 wagons à bogies à toiture enroulable pour le transport de coils;
 300 wagons-tombereaux à toiture enroulable;
 250 wagons plats de 18,50 m;
 50 wagons à étage et à bogies pour le transport d'autos dans les trains autos-couchettes.

950 pour un montant de quelque 750 millions de francs.
 Le programme quinquennal prévoyait 1.000 wagons.
 Les commandes de 1969 porteront sur 950 wagons au lieu des 900 prévus au programme quinquennal.