

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1974-1975

17 DECEMBER 1974

WETSONTWERP

waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt, onder waarborg van de Staat, leningen uit te schrijven ten belope van een som van 867 miljoen frank tot dekking van de kosten voor eerste aanleg.

VERSLAG

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

UITGEBRACHT DOOR DE HEER BODE.

DAMES EN HEREN,

Het voorliggend ontwerp beoogt een nieuw leningscapaciteit van 867 miljoen te verlenen. De berekening van dit bedrag is uiteengezet in de Memorie van Toelichting. Het komt neer op het verschil tussen enerzijds, het nettobedrag van de programma's der werken van eerste aanleg sinds 1926 — jaar waarin de N.M.B.S. werd opgericht — tot en met 1974 (13 792 miljoen F) en, anderzijds, de leningscapaciteit die tot op heden bij de wet werd toegekend (12 925 miljoen F).

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Elewycck.

A. — Leden : de heren Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Devos, Pierret, Van Herreweghe. — de heren Adriaenssens, Baudson, Férir, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewycck. — de heren Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — de heren Fiévez, Outers. — de heren Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Plaatsvervangers : de heren Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — de heren Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — de heren Bonnel, Kickx. — de heer Duvieusart. — de heer Mattheyssens.

Zie :

289 (1974-1975) :

— N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.

Chambre des Représentants

SESSION 1974-1975

17 DÉCEMBRE 1974

PROJET DE LOI

autorisant la Société nationale des Chemins de fer belges à émettre, sous la garantie de l'Etat, des emprunts à concurrence d'une somme de 867 millions de francs pour couvrir des dépenses de premier établissement.

RAPPORT

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

PAR M. BODE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet vise à accorder une nouvelle capacité d'emprunt pour un montant de 867 millions. Le mode de calcul de ce montant est expliqué dans l'exposé des motifs. Il s'agit en l'occurrence de couvrir la différence entre, d'une part, le montant net des programmes des travaux de premier établissement depuis 1926 — année de la création de la S.N.C.B. — jusqu'à 1974 inclusivement (13 792 millions de F) et, d'autre part, la capacité d'emprunt autorisée jusqu'ici par la loi (12 925 millions de F).

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Van Elewycck.

A. — Membres : MM. Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Devos, Pierret, Van Herreweghe. — MM. Adriaenssens, Baudson, Férir, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewycck. — MM. Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — MM. Fiévez, Outers. — MM. Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Suppléants : MM. Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — MM. Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — MM. Bonnel, Kickx. — M. Duvieusart. — M. Mattheyssens.

Voir :

289 (1974-1975) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

Jaarlijks wordt een dergelijk wetsontwerp ingediend om aan de N. M. B. S. de noodzakelijke leningscapaciteit te verlenen, tot financiering van de kosten van sommige werken van eerste aanleg.

Het laatste in de reeks is de wet van 2 juli 1973 geworden.

Zoals in elke industriële onderneming onderscheidt men bij de N. M. B. S. twee soorten van investeringen :

1. de vernieuwingsinvesteringen (afschrijvingen) wil zeggen de werken en leveringen welke de waarde van de apparatuur of een onderdeel ervan niet verhogen, maar eenvoudigweg tot doel hebben een versleten onroerend of roerend goed zonder meer te vervangen. Die investeringen worden gefinancierd door een « vernieuwingsfonds » dat in hoofdzaak gestijfd wordt door een jaarlijkse dotatie lastens de exploitatierekening. Uitzonderlijk is het in het verleden ook wel gebeurd dat voor dergelijke investeringen een machtiging tot lening werd toegekend.

2. de investeringen die, in tegenstelling tot de vernieuwing, precies tot gevolg hebben dat door het beschouwde werk of levering, aan het net uitbreiding en derhalve een hogere waarde wordt gegeven. Die werken en leveringen, genoemd van « eerste aanleg » moeten met een lening worden gefinancierd wanneer zij ten laste van de N. M. B. S. vallen. Andere, en dan vooral die in verband met de infrastructuur, worden door de begroting van Verkeerswezen gedragen, bij assimilatie van wat gebeurt voor het wegverkeer en de binnenvaart.

Welnu voor de werken en de leveringen van eerste aanleg ten laste van de Maatschappij, moet de machtiging tot lening worden toegekend bij de wet en dit in uitvoering van artikel 18 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N. M. B. S.

Door lening gefinancierde werken.

In bijlage is de lijst opgenomen van de werken die door lening worden gedekt. Er zij opgemerkt dat de modernisering van het rollend materieel niet gefinancierd wordt door middel van leningen maar wel door het Vernieuwingsfonds waarvan de jaarlijkse dotatie ten laste van de exploitatierekening valt.

Compensatie van de lasten.

De financiële compensaties voor opgelegde openbare dienstverplichtingen en lasten worden sedert 1 januari 1971 aan de N. M. B. S. toegekend op grond van drie E. G.-reglementen (zie Stuk van de Kamer n° 4-XIV/3 van 1970-1971).

In elk ontwerp van begroting worden sedertdien de verschillende normalisatieposten gedetailleerd.

In de begroting voor 1974 komt deze informatie voor op blz. 70 en 71 van het Stuk van de Senaat n° 5-XIV/1 van 1973-1974.

Er zij in het bijzonder opgemerkt dat de voormelde drie E. G.-verordeningen een verplichtend karakter hebben en uitsluitend tot doel hebben de openbare dienstverplichtingen en de lasten die unilateraal op de spoorwegondernemingen drukken te compenseren, ten einde de concurrentievoorwaarden tussen de verschillende vervoertakken te harmoniseren.

Un tel projet de loi est déposé chaque année afin d'accorder à la S. N. C. B. la capacité d'emprunt nécessaire pour lui permettre de financer certains travaux de premier établissement.

Le dernier en date de ces projets de loi est devenu la loi du 2 juillet 1973.

Comme dans toute entreprise industrielle, on distingue à la S. N. C. B. deux sortes d'investissements :

1. *les investissements de renouvellement* (amortissements), c'est-à-dire les travaux et fournitures qui n'augmentent pas la valeur de l'outillage ou d'une partie de celui-ci, mais ont simplement pour but de remplacer un bien immobilier ou mobilier usé. Ces investissements sont financés par un « fonds de renouvellement », alimenté essentiellement par une dotation annuelle à charge du compte d'exploitation. D'ailleurs, il est déjà précédemment arrivé qu'à titre exceptionnel des autorisations d'emprunt soient accordées pour des investissements de cette nature.

2. les investissements qui, au contraire des renouvellements, ont précisément pour effet que les travaux et fournitures étendent le réseau et, partant, en augmentent la valeur. Ces derniers travaux et fournitures, dits « *de premier établissement* », doivent être financés par l'emprunt lorsqu'ils sont à la charge de la S. N. C. B. D'autres, et surtout les travaux et fournitures améliorant l'infrastructure, sont couverts par le budget annuel des Communications, tout comme cela se fait pour la circulation routière et la navigation intérieure.

Or, pour les travaux et fournitures de premier établissement à charge de la Société, l'autorisation d'emprunt doit être accordée par une loi, et ce en vertu de l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926 créant la S. N. C. B.

Travaux financés par l'emprunt.

On trouvera en annexe la liste des travaux couverts par l'emprunt. Il est à noter que la modernisation du matériel roulant n'est pas financée par l'emprunt mais par le Fonds de renouvellement, dont la dotation annuelle est à charge du compte d'exploitation.

Compensation des charges.

Depuis le 1^{er} janvier 1971, des compensations financières pour obligations de service public et charges imposées sont octroyées à la S. N. C. B. sur la base de trois règlements de la C. E. (voir Doc. de la Chambre n° 4-XIV/3 de 1970-1971).

Depuis lors, les différents postes de normalisation sont détaillés dans chaque projet de budget.

Dans le budget de 1974, cette information figure aux pages 70 et 71 du Document du Sénat n° 5-XIV/1 de 1973-1974.

Il y a lieu d'observer tout particulièrement que les trois règlements précités de la C. E. ont un caractère impératif et visent exclusivement à compenser les obligations de service public et les charges qui pèsent unilatéralement sur les entreprises de chemins de fer, afin d'harmoniser les conditions de la concurrence entre les diverses branches des transports.

Het tienjarenplan van de N. M. B. S. en het plan 1976-1978 van het Planbureau.

Het 10-jarenplan van de N. M. B. S., goedgekeurd door de Raad van Beheer ter zitting van december 1970, is reeds uitvoerig besproken geworden door de Kamercommissie bij de behandeling van de begroting van het departement voor het jaar 1971 (Stuk van de Kamer n° 4-XIV/3 van 1971-1972, blz. 15 tot en met 20, 50 en volgende).

Het plan 1976-1978 opgesteld door het Planbureau wordt thans onderzocht en de Regering zal er zich dus pas later kunnen over uitspreken.

Wel mag van nu af aan gesteld worden dat de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer één van de prioritaire objectieven van dit plan is.

Ongevallen bij overwegen

In 1974 is het aantal dodelijke ongevallen aan de overwegen toegenomen ten opzichte van de voorgaande jaren.

Daarbij moet worden onderstreept dat deze ongunstige evolutie veelal te wijten is aan de onvoorzichtigheid van de weggebruikers die de signalisatie niet altijd in acht nemen.

Uit de statistieken blijkt met name dat zelfs op overwegen afgedekt met halve slagbomen er gemiddeld ten minste één aanrijding per dag plaatsheeft.

De signalisatie van de overwegen is overigens zeer degelijk gereglementeerd bij het koninklijk besluit van 31 december 1965.

Wat betreft het ongeval van Luttre dienen de resultaten te worden afgewacht zowel van het technisch onderzoek ingesteld door de N. M. B. S. als van het gerechtelijk onderzoek.

De treinvertragingen.

De toename van de treinvertragingen is te wijten aan het feit dat de hoofdlijnen van het net tijdens de piekuren praktisch gesatureerd zijn. Dit heeft tot gevolg dat bij de minste storing, bv. om reden van een technisch defect hetzij aan het tractiematerieel, hetzij aan de signalisatie, de daaruit voortvloeiende vertraging een cumulatief effect heeft op de treinen die volgen.

De N. M. B. S. spant zich in om de gevolgen van dergelijke toestanden in al de mate van het technisch mogelijke te verhelpen.

Modernisering van het spoornet.

De elektrificatie van de Waalse dwarslijn Franse grens - Moeskroen - Welkenraedt - Duitse grens is opgenomen in het investeringsprogramma van de N. M. B. S.

Een deel van deze dwarslijn is trouwens reeds geëlektrificeerd.

In de begroting voor 1975 van het departement zijn de nodige kredieten uitgetrokken om de elektrificatiewerken voort te zetten.

Hetzelfde geldt ook voor de lijn Kortrijk-Gent.

Wat betreft de lijn Brussel-Oostende voorziet het plan dat een bijkomend spoor zal worden aangelegd op het baanvak Denderleeuw-Brussel.

Le plan décennal de la S. N. C. B. et le plan 1976-1978 du Bureau du Plan.

Le plan décennal de la S. N. C. B., approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance de décembre 1970, a déjà été longuement discuté par la Commission de la Chambre, à l'occasion de l'examen du budget du département pour l'année 1971 (Doc. de la Chambre n° 4-XIV/3 de 1971-1972, p. 15 à 20 et p. 50 et suivantes).

Le Plan 1976-1978 établi par le Bureau du Plan est actuellement en cours d'examen et le Gouvernement ne pourra donc se prononcer qu'ultérieurement à son sujet.

Il est cependant permis d'affirmer dès à présent que la promotion des transports en commun constitue l'un des objectifs prioritaires de ce plan.

Accidents aux passages à niveau.

En 1974, le nombre d'accidents mortels aux passages à niveau s'est accru par rapport aux années précédentes.

A cet égard, il convient cependant de souligner que cette évolution défavorable est en majeure partie imputable à l'imprudence des usagers de la route, qui ne respectent pas toujours la signalisation.

Les statistiques montrent en effet que, même aux passages à niveau protégés par des demi-barrières, il y a en moyenne une collision au moins par jour.

La signalisation aux passages à niveau est d'ailleurs très bien réglemantée par l'arrêté royal du 31 décembre 1965.

En ce qui concerne l'accident de Luttre, il convient d'attendre les résultats, tant de l'enquête technique effectuée par la S. N. C. B. que de l'enquête judiciaire.

Les retards des trains.

L'accroissement des retards des trains doit être attribué au fait que, pendant les heures de pointe, les lignes principales du réseau sont presque saturées. Il en résulte que la moindre perturbation, due par exemple à une panne technique, soit du matériel de traction, soit de la signalisation, provoque un retard qui se répercute de manière cumulative sur toute la série des trains qui suivent.

La S. N. C. B. s'efforce de remédier, dans toute la mesure où la technique le permet, aux conséquences de pareilles situations.

Modernisation du réseau.

L'électrification de la dorsale wallonne reliant la frontière française par Mouscron et Welkenraedt à la frontière allemande figure au programme d'investissement de la S. N. C. B.

D'ailleurs, une partie de cette dorsale est d'ores et déjà électrifiée.

Les crédits nécessaires à la poursuite des travaux d'électrification sont inscrits au budget de 1975 du département.

Il en va de même pour la ligne Courtrai-Gand.

Pour ce qui est de la ligne Bruxelles-Ostende, le même plan prévoit qu'une voie supplémentaire sera aménagée sur la section Denderleeuw-Bruxelles.

De uitbouw van een Europees net met zeer grote snelheden is principieel door de Internationale Spoorwegunie aangenomen. De concrete realisatie ervan wordt evenwel verder onderzocht in samenhang met de aanleg van de tunnel onder het kanaal.

Het tracé op Belgisch grondgebied van de zeer snelle lijn staat nog niet definitief vast.

Op dit ogenblik kan reeds worden gesteld dat een tracé dat het Pajottenland zou doorkruisen praktisch geen kans meer maakt.

Kennisneming van de investeringsplannen.

De Minister stemt in om samen met de Directie van de N. M. B. S. de Commissie voor het Verkeerswezen omstandig in te lichten over de investeringsplannen op het gebied van het spoorwegverkeer.

Andermaal moet nochtans worden benadrukt dat de Commissie reeds uitvoerig werd ingelicht bij de bespreking van de begroting van 1971 van het departement van Verkeerswezen.

* * *

Het ontwerp werd aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen.

De Verslaggever,

M. BODE.

De Voorzitter,

J. VAN ELEWYCK.

L'aménagement d'un réseau européen à très grande vitesse a été admis en principe par l'Union internationale des chemins de fer, mais sa réalisation concrète continue à être étudiée concomitamment avec la construction du tunnel sous la Manche.

Le tracé de la ligne à très grande vitesse sur le territoire belge n'est pas encore définitivement arrêté.

A l'heure actuelle, il peut déjà être précisé qu'il n'y a presque aucune chance de voir ce tracé traverser le Pajottenland.

Informations au sujet des projets d'investissement.

Le Ministre a marqué son accord pour informer de concert avec la direction de la S. N. C. B. la Commission des Communications dans le détail au sujet des projets d'investissement relatif au trafic ferroviaire.

Il convient toutefois de souligner une nouvelle fois que la Commission a déjà été informée de manière circonstanciée lors de la discussion du budget de 1971 du département des Communications.

* * *

Le projet a été adopté par 11 voix et 2 abstentions.

Le Rapporteur,

M. BODE.

Le Président,

J. VAN ELEWYCK.

BIJLAGE.

Door de opbrengst van de aangevraagde lening
te financieren werken.

(miljoenen F)

— Werken ter modernisering van het seinstelsel : concentratie van de seinposten, invoering van het automatisch blokstelsel, plaatsing van « op verkeerd spoor » -seinstelsel, invoering van de centrale verkeersleiding voor het treinverkeer	142
— Bouw en inrichting van container-terminals te Antwerpen-Dokken en Opslagplaatsen, te Brussel (Thurn en Taxis) en te Châtelineau	91
— Aankoop van materieel, van gereedschap en van meubilair voor alle diensten van het net	82
— Uitbreiding van de telecommunicatie-installaties, bekabeling van het net	70
— Aanleg en elektrificatie van sporen en allerhande installaties in de stations en de materieeldiensten, met name te Schaarbeek en te Moeskroen	62
— Uitbreiding van de verlichting van de werkplaatsen overeenkomstig het koninklijk besluit van 25 september 1966	61
— Bouw van kunstwerken en installatie van escalatoren in stations, meer bepaald te Brussel-Leopoldwijk, te Leuven, te Ciney	54
— Aankoop van onroerende goederen	45
— Automatisering van onbewaakte overwegen	38
— Aanbrengen van apparatuur voor aankondiging van het vertrek van treinen en van omroepinstallaties voor mededelingen ten behoeve van de reizigers	38
— Bouw van gebouwen en van dienstkantoren	37
— Bouw van installaties voor verlichting en drijfkracht, en aanbrengen van apparatuur voor de verwarming van de wissels	35
— Bouw van verdeelstations voor elektrische tractie en aanleggen van bovenleidingen, met name te Mechelen	33
— Uitvoering van een tractiesysteem voor het behandelen van postpakketten en plaatsing van centrale verwarming in Brussel (T.T.)	21
— Totstandbrenging van installaties voor het signaleren van de beëindigde operaties in de stations en van radioverbindingen met de rijdende treinen	14
— Werken met het oog op de afschaffing van overwegen op de geëlektrificeerde lijnen	12
— Bouw van een draaistelwerkplaats in het dieselwerkhuis te Hasselt	12
— Studies betreffende investeringswerken	11
— Klimatisatie en isolatie van lokalen die bestemd zijn voor de elektronische rekenmachines in de rangeerstations	9

867

ANNEXE.

Travaux d'investissement à financer
par la capacité d'emprunt sollicitée.

(millions de F)

— Travaux de modernisation de la signalisation : concentration des postes de signalisation, établissement du block automatique, placement de la signalisation de contrevoie, établissement de commandes centralisées de la circulation des trains	142
— Construction et aménagement de terminaux pour conteneurs à Anvers-Bassins et Entrepôts : à Bruxelles Tours et Taxis et à Châtelineau	91
— Acquisition de matériel, d'outillage et de mobilier pour tous les services du réseau	82
— Extension d'installations des télécommunications, mise en câble du réseau	70
— Construction et électrification de voies et d'installations diverses dans les gares et les services du matériel, à Schaarbeek et Mouscron notamment	62
— Extension de l'éclairage des lieux de travail suite à l'arrêté royal du 25 septembre 1966	61
— Construction d'ouvrages d'art et établissement d'escaliers roulants dans les gares, notamment à Bruxelles-Quartier-Léopold, à Louvain, à Ciney	54
— Acquisition de biens immobiliers	45
— Automatisation de passages à niveau non gardés	38
— Etablissement d'appareillages d'annonce des trains en partance et d'appareils sonores d'annonces aux voyageurs	38
— Construction de bâtiments et de bureaux de service	37
— Etablissement d'installations d'éclairage et de force motrice, ainsi que d'appareils pour le chauffage des aiguillages	35
— Construction de sous-stations de traction et établissement de caténaires, à Malines notamment	33
— Etablissement d'un système de traction pour la manutention des colis ainsi que placement du chauffage central à Bruxelles T.T.	21
— Etablissement d'installation d'indication d'opérations terminées dans les gares et de liaisons radio avec les trains en marche	14
— Travaux en vue de la suppression de passages à niveau sur des lignes électrifiées	12
— Construction d'un chantier des bogies à l'atelier diesel de Hasselt	12
— Etudes de travaux d'investissement	11
— Climatisation et isolation de locaux destinés aux calculateurs électroniques des gares de formation	9

867