

Chambre des Représentants

SESSION 1979-1980

19 JUILLET 1980

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 1 675 millions de francs pour couvrir des dépenses de premier établissement

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR M. BIEFNOT

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Ministre des Communications, après s'être référé à l'exposé des motifs, rappelle que seize projets de loi analogues ont déjà été adoptés par le Parlement et signale que l'Etat n'est appelé à se substituer à la S. N. C. B. pour rembourser le capital et les intérêts qu'en cas de défaillance de celle-ci.

Les investissements concernés visent à améliorer le rendement, le confort et la régularité du service aux voyageurs.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Van der Biest.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppieters, Mme Demeulenaere-Dewilde, MM. Desutter, François, Marchal, Pierret, Smets, Vankeirsbilck, N. — MM. Baudson, Biefnot, Bourry, Bob Cools, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — MM. Albert Claes, De Cordier, Pierard, Taelman. — M. Fiévez. — M. Somers.

B. — Suppléants : MM. Beerden, Breyne, Tijl Declercq, De Mey, Hiance, Jérôme, Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lenssens, André Rutten, Van Rompaey. — MM. Dejardin, Hurez, Laridon, Nyffels, Van Cauwenberghe, Vanderheyden, Van Der Niepen, Ylieff. — MM. Evers, Knoops, Pans, Van Belle, Vreven. — MM. Brasseur, Mordant. — MM. De Beul, Gabriels.

Voir :

277 (S. E. 1979) :

— N° 1 : Projet de loi.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1979-1980

19 JULI 1980

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 1 675 miljoen frank tot dekking van de kosten voor eerste aanleg

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER BIEFNOT

DAMES EN HEREN,

De Minister van Verkeerswezen verwijst eerst naar de memorie van toelichting en stipt aan dat zestien gelijkaardige wetsontwerpen al door het Parlement zijn goedgekeurd. Hij wijst erop dat de Staat maar in de plaats kan treden van de N. M. B. S. om kapitaal en interesten terug te betalen als de maatschappij in gebreke blijft.

De betrokken investeringen beogen een verbetering van het rendement, het comfort en de regelmatigheid van de reizigerstreinen.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van der Biest.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppieters, Mevr. Demeulenaere-Dewilde, de heren Desutter, François, Marchal, Pierret, Smets, Vankeirsbilck, N. — de heren Baudson, Biefnot, Bourry, Bob Cools, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — de heren Albert Claes, De Cordier, Pierard, Taelman. — de heer Fiévez. — de heer Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Beerden, Breyne, Tijl Declercq, De Mey, Hiance, Jérôme, Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lenssens, André Rutten, Van Rompaey. — de heren Dejardin, Hurez, Laridon, Nyffels, Van Cauwenberghe, Vanderheyden, Van Der Niepen, Ylieff. — de heren Evers, Knoops, Pans, Van Belle, Vreven. — de heren Brasseur, Mordant. — de heren De Beul, Gabriels.

Zie :

277 (B. Z. 1979) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Discussion

Deux sortes de questions sont posées : d'une part au sujet du projet de loi lui-même, d'autre part au sujet de l'annonce par le Ministre de l'intégration prochaine de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V.

Au sujet du projet de loi, un membre se réjouit de l'importance croissante qu'en cette période de crise de l'énergie, le Gouvernement compte accorder aux transports en commun, de loin moindres consommateurs d'énergie que la voiture individuelle.

Un membre souhaite savoir quelle sera la forme des emprunts : s'agira-t-il d'obligations ou d'emprunts à des institutions financières et lesquelles ? Empruntera-t-on à l'étranger ?

D'autre part, quels sont les travaux nouveaux de premier établissement programmés dans le budget du Ministère des Communications (charges prévues aux programmes d'investissement de 1979 et 1980), pour le montant de 2 598 900 000 F prévu à l'exposé des motifs ?

Le Ministre répond que l'emprunt se fera par le lancement d'obligations, le Ministre des Finances décidant, en fonction de la politique monétaire, du calendrier et de la forme de l'emprunt conformément à la loi du 16 mars 1954 sur le contrôle de certains organismes d'intérêt public.

D'autre part, l'emprunt ne vise que les travaux du premier établissement, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas le renouvellement du matériel, ni les grands travaux subventionnés et financés par l'Etat, qui font l'objet du Titre II du budget du Ministère des Communications.

Le montant de 1 646 500 000 F comprend tous les achats d'immeubles auxquels la S. N. C. B. a dû procéder depuis 1976 jusqu'à la fin de l'année 1978.

Pour le surplus, le Ministre renvoie au budget du Ministère des Communications pour l'année 1980.

Un membre demande une amélioration de la liaison ferroviaire Gand-Eeklo et une meilleure correspondance avec Renaix. Les investissements sont en effet inutiles si les bonnes liaisons font défaut.

Le Ministre répond qu'il sera attentif à cette question.

Plusieurs membres demandent des précisions au Ministre au sujet de sa déclaration selon laquelle il va être procédé à la fusion de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V. Deux membres regrettent avoir appris cette nouvelle par les médias et non au Parlement.

Certains déclarent se réjouir de la fusion car ils estiment qu'elle améliorera les transports en commun.

Ils demandent que le Ministre fasse à la Commission un exposé sur la portée de cette décision, exposé qui ferait ensuite l'objet d'une discussion.

Tandis qu'un membre souhaite savoir dans quelle mesure la fusion tiendra compte du plan de restructuration de la S. N. C. B. et quelle est la position du Ministre à l'égard de ce plan; un autre membre attire l'attention sur l'inconvénient que cette fusion pourrait entraîner en créant un mastodonte.

Il souhaite un rapport des avantages et des inconvénients de la fusion et un rapport général que la Commission recevrait préalablement à la réunion envisagée.

Le Ministre répond que la déclaration gouvernementale évoque une promotion des transports en commun et une intégration progressive de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V. Il s'agit donc bien de la création d'une entité.

Jusqu'à présent, le Ministre n'a rien demandé au Gouvernement sur le plan de la fusion entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V., mais il compte aborder le problème lors de la préparation du budget de 1981.

Bespreking

Twee soorten vragen worden gesteld : eensdeels over het wetsontwerp zelf en anderdeels over de mededeling van de Minister dat N. M. B. S. en N. M. V. B. eerlang zullen worden geïntegreerd.

In verband met het wetsontwerp verheugt een lid zich over de groeiende betekenis die de Regering in deze tijd van energiecrisis aan het gemeenschappelijk vervoer wil toekennen, dat heel wat minder energie verbruikt dan personenwagens.

Een lid wenst te weten welke vorm de leningen zullen hebben : zal het om obligaties gaan of om leningen bij financiële instellingen en in dat laatste geval bij welke ? Zal er in het buitenland worden geleend ?

Wat zijn voorts de nieuwe werken voor eerste aanleg die in de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen geïntegreerd werden (lasten bepaald in de investeringsprogramma's 1979 en 1980), voor een bedrag van 2 miljard 598 900 000 F die in de memorie van toelichting wordt vermeld ?

De Minister antwoordt dat de lening zal gebeuren in de vorm van een uitgifte van obligaties, d.w.z. dat de Minister van Financiën op grond van het monetair beleid het tijdschema en de vorm van de lening zal voorstellen, overeenkomstig de wet van 16 maart 1954 op de controle van bepaalde instellingen van openbaar nut.

Voorts heeft de lening alleen betrekking op de werken voor eerste aanleg — d.w.z. alles wat geen vernieuwing van materieel of door de Staat gesubsidieerde en gefinancierde werken is — die het voorwerp zijn van Titel II van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen.

Het bedrag van 1 646 500 000 F omvat de aankoop van alle gebouwen waartoe de N. M. B. S. sinds 1976 tot eind 1980 heeft moeten overgaan.

Voor het overige verwijst de Minister naar de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het jaar 1980.

Een lid vraagt een verbetering van de spoorverbinding Gent-Eeklo en een betere aansluiting met Ronse. De investeringen zijn immers overbodig en goede verbindingen ontbreken.

De Minister antwoordt dat hij die aangelegenheid niet uit het oog zal verliezen.

Verschillende leden vragen de Minister om verduidelijking van zijn verklaring betreffende de fusie van N. M. B. S. en N. M. V. B. Twee leden betreuren dat zij dat nieuws langs de media en niet in het Parlement hebben vernomen.

Sommigen verklaren dat de fusie hen verheugt want zij zijn van oordeel dat ze het gemeenschappelijk vervoer zal verbeteren.

Zij vragen de Minister in de Commissie een uiteenzetting te houden over de draagwijdte van die beslissing, een uiteenzetting die nadien aanleiding zou zijn tot een debat.

Een lid wenst te vernemen in welke mate bij de fusie rekening zal worden gehouden met het herstructureringsplan van de N. M. B. S. en wat het standpunt van de Minister is ten aanzien van dat plan. Een ander lid vestigt de aandacht op het bezwaar dat aan die fusie is verbonden, met name dat zo een mastodont ontstaat.

Hij wenst een verslag over voor- en nadelen van de fusie en een algemeen verslag dat aan de Commissie zou worden bezorgd voor de in uitzicht gestelde vergadering.

De Minister antwoordt dat de regeringsverklaring gewag maakt van de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer en een geleidelijke integratie van N. M. B. S. en N. M. V. B. Het gaat dus wel om de oprichting van één enkele maatschappij.

Tot hiertoe heeft de Minister niets aan de Regering gevraagd in verband met de fusie van N. M. B. S. en N. M. V. B., maar hij wil het probleem te berde brengen bij de voorbereiding van de begroting voor 1981.

Il faut en effet aller au-delà de la coordination, qui a ses limites, vers une fusion progressive. Les conseils économiques régionaux et les organisations syndicales ont réservé un accueil positif au projet.

Le Ministre a proposé la création de quatre commissions qui s'occuperaient :

- de l'exploitation;
- de financement et de l'investissement;
- du personnel;
- des problèmes juridiques.

A ce propos, le Ministre est inquiet au sujet des perspectives budgétaires et de la possibilité de maintenir la subvention de l'Etat de 60 milliards. Il plaide pour la responsabilité en affirmant que les mécanismes de subvention ne sont pas automatiques.

L'objectif de l'opération serait prioritairement la réduction d'un certain nombre de frais fixes, de façon à pouvoir éventuellement augmenter les frais variables susceptibles d'améliorer le produit offert à la clientèle et, par conséquent, d'augmenter celle-ci.

En ce qui concerne le plan de restructuration de la S. N. C. B., le Ministre rappelle qu'il émanait de la direction de cet organisme et que lui-même préfère aborder le problème sous un autre angle.

Il propose de faire devant la Commission un exposé complet sur cette question à la rentrée de septembre ou d'octobre. Cet exposé serait introductif au travail des quatre commissions précitées.

La Commission marque son accord avec cette proposition.

Un membre fait remarquer que la fusion est susceptible de poser des difficultés au fait des structures totalement différentes des deux sociétés, la S. N. C. V. s'occupant presque exclusivement du transport des personnes tandis que la S. N. C. B. y consacre une activité de dimension moindre par rapport au transport de marchandises. L'infrastructure et le statut du personnel sont également très différents.

En outre, il souhaite qu'aux niveaux de décision, on évite le centralisme et que toute l'attention voulue soit accordée aux énormes problèmes techniques, qu'il faut se garder de sous-estimer et auxquels il faut consacrer les études nécessaires si l'on veut éviter les surprises désagréables.

Un autre membre demande si la nouvelle entité aura des organes de gestion plus localisés et s'ils seront décentralisés vers les régions.

Le Ministre répond que la S. N. C. B., en 1979, a transporté 163 millions de voyageurs, sur des parcours plus longs que ceux de la S. N. C. V.

En ce qui concerne le personnel, il croit que l'intégration des deux sociétés rendra inutile le recrutement de nouveau personnel et que l'harmonisation des barèmes entre les deux sociétés pourra être compensée par cette stabilisation de personnel.

Les intérêts régionaux pourront être représentés au sein de l'organe directeur.

Un membre rappelle l'existence des comités locaux de promotion des transports en commun et la possibilité de diminuer les énormes frais d'exploitation par la rationalisation et la réduction de la concurrence à laquelle se livrent les transports vicinaux et les transports urbains, lesquels exigent le plus de crédits.

Un autre membre ajoute que les commissions régionales existent pour la S. N. C. V. et que leur compétence peut être élargie aux chemins de fer.

Er moet immers verder worden gegaan dan een — in se begrensde — coördinatie, naar een geleidelijke samensmelting. De gewestelijke economische raden en de vakbonden stonden positief tegenover het ontwerp.

De Minister stelde de oprichting voor van vier commissies :

- een voor de exploitatie;
- een voor financiering en investering;
- een voor het personeel;
- een ten slotte voor de rechtsproblemen.

In dat verband spreekt de Minister zijn bezorgdheid uit over de budgettaire vooruitzichten en de mogelijkheid de Rijkstoelage van 60 miljard te handhaven. Hij pleit voor verantwoordelijkheidszin en stelt dat de subsidies niet automatisch toegekend worden.

De operatie zou bij voorrang een vermindering beogen van een aantal vaste kosten om in voorkomend geval de variabele kosten te verhogen die het aan het cliënteel geboden produkt kunnen verbeteren en bijgevolg het aantal klanten kunnen vermeerderen.

In verband met het herstructureringsplan van de N.M.B.S. wijst de Minister erop dat het uitgang van de directie van de maatschappij en dat hiijzelf verkiest het probleem uit een ander oogpunt te bekijken.

Hij stelt voor in de Commissie na het re-res, in september of oktober, een volledige uiteenzetting te houden over die aangelegenheid. Die uiteenzetting zou de werkzaamheden van de vier voormelde commissies intenden.

De Commissie betuigt haar instemming met dat voorstel.

Een lid merkt op dat de fusie moeilijkheden kan meebrengen doordat de structuren van de twee maatschappijen totaal verschillen; de N. M. V. B. hield zich bijna uitsluitend bezig met reizigersvervoer, terwijl dat bij de N. M. B. S. die activiteit een geringere omvang heeft dan het goederenvervoer. Ook infrastructuur en personeelsstatuut zijn zeer verschillend.

Bovendien wenst hij dat op het niveau van de besluitvorming centralisme wordt vermeden en dat alle nodige aandacht wordt geschonken aan de enorme, niet te onderschatten technische problemen, waaraan de nodige studie moet worden besteed om onaangename verrassingen te voorkomen.

Een ander lid vraagt of de nieuwe maatschappij meer plaatsgebonden beheersorganen zal hebben, die naar de gewesten toe gedecentraliseerd zullen worden.

De Minister antwoordt dat de N. M. B. S. in 1979 163 miljoen reizigers vervoerde over langere trajecten dan die van de N. M. V. B.

Wat het personeel betreft, meent hij dat de integratie van de twee maatschappijen de indienstneming van nieuw personeel overbodig zal maken en dat de harmonisering van de weddeschalen bij de twee maatschappijen door de stabilisering van het personeel kan opgevangen worden.

De gewestelijke belangen kunnen in het bestuurorgaan worden vertegenwoordigd.

Een lid wijst op het bestaan van plaatselijke comités ter bevordering van het gemeenschappelijk vervoer en de mogelijkheid de enorme bedrijfskosten te verminderen door nationalisering en beperking van de mededinging tussen buurtspoorwegen en stadsvervoer, dat het meest kredieten vergt.

Een ander lid voegt daaraan toe dat de gewestelijke commissies voor de N. M. V. B. bestaan en dat de bevoegdheid ervan tot de spoorwegen kan worden uitgebreid.

D'autre part, il estime que, pour les régions rurales telles que le Sud-Luxembourg, il faut tenir compte dans le cadre du plan de restructuration des transports en commun, de l'ensemble des besoins de la population, y compris de la population scolaire, dont le transport distinct est coûteux pour la collectivité.

Le Ministre répond que la coordination régionale et locale a des limites et n'aboutit pas toujours à des résultats tangibles.

La fusion évoquée qui n'est pas une absorption, permettra d'éviter les doubles emplois et rendra de ce fait la nouvelle entité plus compétitive : à titre d'exemple, il y aurait un seul service des achats, un seul service social, un seul service d'informatique, etc.

Le Président conclut qu'il était sans doute inévitable qu'à l'occasion de la discussion de ce projet de loi, le débat se généralise. Tout en enregistrant avec plaisir la proposition du Ministre de rencontrer la Commission en septembre ou octobre ainsi que la constitution de quatre groupes de travail, il souhaite que la Commission en revienne à l'objet précis de la discussion et procède au vote.

Vote

L'article unique du projet de loi est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

Y. BIEFNOT

Le Président,

A. VAN der BIEST

Voorts is hij van oordeel dat voor landelijke streken zoals Zuid-Luxemburg rekening moet worden gehouden met de gezamenlijke behoeften van de bevolking in het herstructureringsplan van het gemeenschappelijk vervoer, met inbegrip van de schoolbevolking waarvan het afzonderlijk vervoer de gemeenschap veel kost.

De Minister antwoordt dat de gewestelijke en plaatselijke coördinatie grenzen heeft en niet altijd tot tastbare resultaten leidt.

De fusie betekent geen opslorping; zij zal het mogelijk maken nodeloze herhaling te voorkomen en dat zal de nieuwe maatschappij een groter concurrentievermogen bezorgen : er zal bijvoorbeeld slechts één aankoopdienst, één sociale dienst, één dienst voor gegevensverwerking enz. bestaan.

De Voorzitter besluit dat het wellicht onvermijdelijk was dat de bespreking van dit wetsontwerp een algemene wending zou krijgen. Hij wenst dat de Commissie ter zake komt en na met genoegen het voorstel van de Minister om in september of oktober de Commissie te ontmoeten, evenals de oprichting van vier werkgroepen hebben genoteerd, brengt hij het ontwerp in stemming.

Stemming

Het enig artikel van het wetsontwerp wordt met algemene stemmen aangenomen.

De Rapporteur,

Y. BIEFNOT

De Voorzitter,

A. VAN der BIEST