

Chambre des Représentants

SESSION 1985-1986

18 JUIN 1986

PROJET DE LOI

ajustant le budget du Ministère des
Communications de l'année budgétaire 1985

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DU BUDGET (1)

PAR M. VAN ROMPUY

MESDAMES, MESSIEURS,

M. Colla demande des éclaircissements au sujet de la situation actuelle. Selon le Ministre du Budget, le plan de Val-Duchesse imposerait une économie de 1,863 milliard de francs à la Société nationale des chemins de fer vicinaux et aux six sociétés de transports intercommunales. Par la suite, on a cependant évoqué le chiffre de 1,3 milliard. *M. Colla* demande quel est le montant exact des économies et de quelle façon elles seront réalisées.

Ce projet de loi a été examiné en réunion publique de commission.

(1) Composition de la Commission :

President : M. Defraigne.

1° Les membres de la Commission des Finances.

President : M. J. Michel.

A. — Membres effectifs :

C.V.P. MM. Declercq, Diegenant, Dupre,
Eenaerts, M. Olivier, Van Rompuys;

P.S. MM. W. Burgeon, Busquin, Coene,
Defosser;

S.P. M. Colla, M^{me} Detiege, MM. Van-
denbroucke, Willocks;

P.R.L. MM. Nols, Petitjean, Simonet;

P.V.V. MM. Denys, Vermeiren;

P.S.C. MM. J. Michel, Wauthy;

V.U. M. Schiltz;

Ecolo-

Agaley M. Dutry.

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, De Roo, Moors, Tant, Van
den Brande, Van Rompaey, Verhaegen;

MM. Bondroit, Collart, Cools, M. Harme-
gnies, Tasset;

MM. Bossuyt, Chevalier, De Weirde, Le-
clercq, Van Miert;

MM. Kubla, Lagneau, Neven, Poswick;

MM. Cortois, Spruckeels, Verberckmoes;

MM. du Monceau de Bergendal, le Hardy de
Beaulieu, Lestienne;

MM. Desaeveere, F. Vansteenkiste;

M. Diericks, M^{me} Vogels.

2° Les Présidents des commissions permanentes.

Voir :

5-XIV (1985-1986) : N° 1.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1985-1986

18 JUNI 1986

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting van
het Ministerie van Verkeerswezen van het
begrotingsjaar 1985

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BEGROTING (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER VAN ROMPUY

DAMES EN HEREN,

De heer Colla wenst verduidelijkingen met betrekking tot de actuele situatie. Volgens de Minister van Begroting zou het « Pinksterspaarplan » de Nationale maatschappij van Buurtspoorwegen en de zes Maatschappijen voor Intercommunale Vervoer een besparing van 1,863 miljard frank opleggen. Nadien was er evenwel sprake van een besparing van 1,3 miljard. *De heer Colla* wenst het exacte bedrag te kennen en vraagt op welke wijze men deze besparing zal realiseren.

Dit wetsontwerp werd besproken in openbare commissievergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Defraigne.

1° De leden van de Commissie voor de Financien.

Voorzitter : de heer J. Michel.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Declercq, Diegenant, Dupre,
Lenaerts, M. Olivier, Van Rompuys;

P.S. HH. W. Burgeon, Busquin, Coene,
Defosser;

S.P. H. Colla, Mevr. Detiege, HH. Van-
denbroucke, Willocks;

P.R.L. HH. Nols, Petitjean, Simonet;

P.V.V. HH. Denys, Vermeiren;

P.S.C. HFL. J. Michel, Wauthy;

V.U. H. Schiltz;

Ecolo-

Agaley H. Dutry.

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, De Roo, Moors, Tant, Van den
Brande, Van Rompaey, Verhaegen;

HH. Bondroit, Collart, Cools, M. Harme-
gnies, Tasset;

HH. Bossuyt, Chevalier, De Weirde, Leclercq,
Van Miert;

MM. Kubla, Lagneau, Neven, Poswick;

HH. Cortois, Spruckeels, Verberckmoes;

HH. du Monceau de Bergendal, le Hardy de
Beaulieu, Lestienne;

HH. Desaeveere, F. Vansteenkiste;

H. Diericks, Mevr. Vogels.

2° De Voorzitters van de vaste commissies.

Zie :

5-XIV (1985-1986) : N° 1.

Le Ministre des Communications répond que ces économies résultent de :

1) l'application de l'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982 relatif aux mesures d'assainissement applicables à certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications (*Moniteur belge* du 20 janvier 1983);

2) la suppression, depuis le 1^{er} janvier 1986, dans l'intervention de l'Etat dans les charges d'intérêts de certains emprunts contractés par les sociétés de transports intercommunaux.

L'article 4 de l'arrêté n° 140 dispose que :

« Chaque organisme doit exécuter, de manière à en respecter l'équilibre, ses budgets d'exploitation pour les exercices 1984 à 1988, compte tenu d'une intervention financière de l'Etat calculée sur la base de l'intervention financière octroyée pour l'exercice précédent, diminuée d'un pour-cent, mais à laquelle est appliqué un taux d'augmentation qui ne peut pas dépasser le taux de croissance des crédits destinés aux dépenses courantes de l'Etat, déduction faite des crédits relatifs à la dette publique. »

La subvention de l'Etat est donc liée au crédit de l'exercice précédent.

A l'origine, il était effectivement question d'une économie de 1,863 milliard de francs pour les années 1986 et 1987, du fait que le calcul avait été basé sur les propositions budgétaires initiales pour 1986. Si l'on effectue le calcul sur base du budget réel de 1985, on obtient toutefois une économie de 1,479 milliard de francs.

* * *

La manière de réaliser les économies fera l'objet d'une concertation avec les organes de gestion des sociétés concernées et avec les commissions paritaires. Un certain nombre de possibilités sont actuellement à l'étude :

1) l'instauration ou l'extension du service « coupé » : quelques heures de prestation le matin et reprise du travail l'après-midi, aux heures de pointe;

2) la suppression des équipements faisant double emploi entre la Société nationale des chemins de fer vicinaux et les sociétés de transports intercommunaux (par exemple la mise en commun de certains ateliers);

3) l'affectation de mécaniciens à des postes de conduite pendant les heures de pointe, comme c'est le cas à la Société des transports intercommunaux de Bruxelles. Il est en effet impossible aux mécaniciens de procéder à l'entretien des véhicules pendant les heures de pointe, étant donné qu'ils sont tous en service à ces heures;

4) l'instauration éventuelle de la mise à la retraite anticipée ou l'instauration du travail à temps partiel;

5) l'instauration de la priorité aux transports publics. Les trams de la côte, par exemple, sont équipés d'une télécommande des feux de signalisation, ce qui accroît la vitesse commerciale et permet de gagner un temps considérable. On essaiera d'appliquer le même système à Bruxelles, mais il faudra à cet effet organiser une concertation avec les autorités communales afin de respecter l'autonomie communale.

* * *

De Minister van Verkeerswezen antwoordt dat deze besparing voortvloeit uit :

1) de toepassing van het koninklijk besluit n° 140 van 30 december 1982 betreffende de saneringsmaatregelen van toepassing op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen (*Belgisch Staatsblad* van 20 januari 1983);

2° de afschaffing van de staatstussenkomst in de inrentlasten van sommige leningen aangegaan door de maatschappijen van intercommunaal vervoer vanaf 1 januari 1986.

Artikel 4 van voormeld koninklijk besluit bepaalt :

« Iedere instelling moet haar exploitatiebegrotingen voor de dienstjaren 1984 tot 1988 zo uitvoeren dat ze in evenwicht zijn, rekening houdend met een financiële staatsbijdrage berekend op basis van de voor het vorige dienstjaar toegekende financiële bijdrage die verminderd wordt met één percent maar waarop een groeivoet wordt toegepast die de groeinorm van de kredieten bestemd voor de lopende uitgaven van de Staat, na aftrek van de kredieten met betrekking tot de overheidsschuld, niet te boven mag gaan. »

De staatstoelage wordt aldus gekoppeld aan het krediet van het vorig dienstjaar.

Aanvankelijk was er inderdaad voor de jaren 1986 en 1987 sprake van een besparing van 1,863 miljard frank, omdat men de cijfers van de begrotingsvoorstellen 1986 als berekeningsbasis had gebruikt. Wanneer men evenwel de berekening toepast op de werkelijke begroting van 1985, leidt dit tot het besparingscijfer van 1,479 miljard frank.

* * *

Over de wijze waarop de besparing zal worden verwezenlijkt zal overleg plaatshebben met de beheersorganen van de betrokken maatschappijen en de paritaire commissies. Momenteel worden een aantal mogelijkheden bestudeerd zoals :

1) het invoeren of uitbreiden van « gesneden » dienst : enkele uren werken 's voormiddags en werkhervatting 's namiddags op de piekuren;

2) het elimineren van overlapping tussen de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en intercommunale vervoermaatschappijen (het gebruik maken van dezelfde ateliers bijvoorbeeld);

3) het inzetten van de mecaniciens als bestuurders tijdens de piekuren, zoals gebeurt bij de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel. Mecaniciens kunnen op de piekuren geen onderhoud verrichten, omdat het materieel op deze tijdstippen volledig wordt ingezet;

4) het overwegen van vervroegde oppensioenstelling of het invoeren van deeltijds werk;

5) het verlenen van voorrang aan het openbaar vervoer. De kusttram bijvoorbeeld is met een verkeerslichtenbeïnvloedingssysteem uitgerust, waardoor de gemiddelde snelheid verhoogt en merkbare tijd kan worden bespaard. Men zal trachten dit systeem in Brussel in te voeren. Gezien de gemeentelijke autonomie vraagt de uitbouw van een dergelijk systeem overleg met de gemeentebesturen.

* * *

M. Desaeeyere fait observer que l'arrêté royal n° 279 du 30 mars 1984 relatif au paiement à terme échu des traitements de certains agents du secteur public (*Moniteur belge* du 6 avril 1984) n'a pas été appliqué au personnel de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, ni aux sociétés de transports intercommunaux. L'article 2 de cet arrêté disposait pourtant que le traitement des membres du personnel de ces sociétés devait être payé à terme échu à partir du mois de juillet 1984. Pour faciliter le passage du paiement par anticipation au paiement à terme échu, l'allocation de fin d'année de 1983 et celle de 1984 devaient être payées en juin 1984.

M. Desaeeyere ne comprend pas pourquoi les dispositions de cet arrêté n'ont pas été appliquées à cette catégorie de travailleurs.

Le Ministre souligne que le protocole conclu en 1983 entre le Ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique et les organisations syndicales du secteur des Communications, prévoit que, pour les prochaines années, le Gouvernement limitera ses exigences en matière d'économies dans le secteur des transports en commun à l'application de l'arrêté royal n° 140. Le Ministre estime que cette promesse est importante. Il apparaît en outre que le paiement à terme échu coûterait plus cher que le système de paiement actuel. L'article 5 de l'arrêté royal n° 279 accorde en effet une prime de décalage pour atténuer les effets du passage au paiement des traitements à terme échu. Cette prime de décalage est calculée comme suit : une partie forfaitaire de 5 000 F, plus une partie variable égale à 1,25 % du traitement annuel brut.

D'après les calculs de la S.N.C.B. et des sociétés de transports intercommunaux, le paiement de cette prime de décalage entraînerait pour les sept sociétés une dépense supplémentaire de 291 176 458 F, dont la ventilation, par société et par catégorie d'ouvriers ou d'employés, se présente comme suit :

Société	Ouvriers	Employés
1. Société nationale des Chemins de fer vicinaux . . .	97 366 400	17 261 200
2. Société des transports Intercommunaux de Bruxelles	79 982 000	29 847 000
3. Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Antwerpen	19 327 999	5 723 509
4. Société des transports Intercommunaux de Liège . .	16 843 000	4 100 000
5. Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Gent	9 355 956	2 066 791
6. Société des transports Intercommunaux de Charleroi	4 716 194	1 987 401
7. Société des transports Intercommunaux de Verviers .	2 111 871	487 137
Total	229 703 420	61 473 038

Il faut souligner en outre que l'économie ainsi réalisée ne représenterait pas un mois entier de traitement, étant donné que la rémunération des agents des sociétés de transport concernées n'est pas liquidée entièrement par anticipation. La liquidation s'effectue généralement en deux fois : une avance dans le courant du mois et le solde ultérieurement.

Les sociétés devraient en outre contracter un emprunt pour pouvoir payer cette prime de décalage. La charge

De heer Desaeeyere merkt op dat het koninklijk besluit n° 279 van 30 maart 1984 betreffende de betaling na vervallen termijn van de wedden van sommige personeelsleden van de openbare sector (*Belgisch Staatsblad* van 6 april 1984) niet werd uitgevoerd t.a.v. het personeel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer. Artikel 2 van dit besluit stelde nochtans dat de wedde van bedoelde personeelsleden vanaf de maand juli 1984 na vervallen termijn diende te worden betaald. Om de overschakeling van voorafbetaling naar betaling na vervallen termijn te overbruggen, zou men einde juni 1984 de eindejaarstoelage 1983 en de eindejaarstoelage 1984 samen uitbetalen.

De heer Desaeeyere begrijpt niet waarom men voor deze categorie van personeelsleden de bepalingen van dit besluit niet heeft nageleefd.

De Minister merkt op dat volgens het protocol dat de Minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt in 1983 met de syndicale organisaties van de sector Verkeerswezen heeft afgesloten de Regering in de sector van het openbaar vervoer voor de komende jaren als besparing enkel de toepassing van het koninklijk besluit n° 140 zou vragen. De Minister is van oordeel dat deze belofte belangrijk is. Bovendien blijkt dat de betaling na vervallen termijn duurder uitvalt dan het huidig betalingssysteem. Artikel 5 van het koninklijk besluit n° 279 kent immers een overbruggingspremie toe, om de invloed van de betaling van de wedden na vervallen termijn te verzachten. Deze overbruggingspremie wordt als volgt berekend : vast gedeelte van 5 000 F plus een variabel gedeelte gelijk aan 1,25 % van de brutojaarwedde.

Volgens de door de N.M.V.B. en de Maatschappijen van Intercommunaal Vervoer gemaakte berekeningen zou de uitbetaling van die overbruggingspremie voor de zeven maatschappijen een bijkomende uitgave van 291 176 458 F teweegbrengen. Hierna volgt de spreiding per maatschappij en gesplitst over arbeiders en bedienden :

Maatschappij	Arbeiders	Bedienden
1. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen . .	97 366 400	17 261 200
2. Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Brussel	79 982 000	29 847 000
3. Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Antwerpen	19 327 999	5 723 509
4. Société de transport Intercommunale Liège	16 843 000	4 100 000
5. Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Gent	9 355 956	2 066 791
6. Société de transport Intercommunale Charleroi . .	4 716 194	1 987 401
7. Société de transport Intercommunale de Verviers .	2 111 871	487 137
Totaal	229 703 420	61 473 038

Er zij ook aangestipt dat de besparing geen volledige maandwedde zou bedragen, aangezien de personeelsleden van de betrokken vervoermaatschappijen hun maandwedde niet volledig vooraf ontvangen. Meestal wordt de wedde in 2 gedeelten uitgekeerd : een voorschot in de loop van de maand en het saldo op een later tijdstip.

Bovendien zouden de maatschappijen een lening moeten afsluiten om deze overbruggingspremie te kunnen uitbeta-

d'intérêt qui en résulterait serait supérieure à l'économie réalisée en reculant le paiement du traitement de deux à trois semaines ou de quelques jours.

Le Ministre des Communications proposera dès lors au Gouvernement d'exclure le personnel de la S. N. C. V. et des S. T. I. du champ d'application de l'arrêté royal n° 279.

* * *

M. Colla déclare que les prix des produits pétroliers pourraient à nouveau augmenter en 1987. Or, les sociétés disposeront en 1987 d'une aide moins importante de la part de l'Etat, du fait que l'inflation aura été très modérée en 1986.

Le Ministre répond que de tels mécanismes jouent effectivement avec un certain retard.

Il en va de même de l'indexation des tarifs des transports en commun: l'augmentation des tarifs n'a lieu qu'une fois par an et ne suit pas immédiatement la hausse des salaires.

* * *

M. M. Harmegnies demande des précisions au sujet du programme d'investissement pour 1986 et 1987.

Le Ministre souligne que le montant des investissements est évalué à 17 540,6 millions pour 1986 et à 18 240,6 millions pour 1987.

Il signale en outre que le volume global des investissements sera diminué, mais que les priorités en la matière restent à déterminer.

* * *

Les articles ainsi que l'ensemble du projet sont adoptés par 10 voix contre 5.

Le Rapporteur,

E. VAN ROMPUY

Le Président,

J. MICHEL

len. De leningslast hiervan zou duurder uitvallen dan de besparing die men verwezenlijkt door de wedde twee tot drie weken of enkele dagen later uit te betalen.

Gelet op deze verschillende elementen, zal de Minister van Verkeerswezen de Regering voorstellen de toepassing van het koninklijk besluit n° 279 voor het personeel van de N. M. V. B. en de M. I. V. ongedaan te maken.

* * *

De heer Colla wijst op de mogelijkheid dat in 1987 de olieprijsen opnieuw zullen stijgen. De maatschappijen beschikken in 1987 evenwel over minder staatstussenkomst ingevolge de geringe inflatie van 1986.

De Minister merkt op dat dergelijke mechanismen inderdaad pas achteraf hun effect sorteren.

Hetzelfde geldt bij de koppeling van de openbare vervoertarieven aan de index. De tariefverhoging volgt de stijging van de lonen niet onmiddellijk, daar de prijsaanpassing jaarlijks gebeurt.

* * *

De heer M. Harmegnies vraagt uitleg over het openbaar investeringsprogramma voor 1986 en 1987.

De Minister wijst erop dat voor 1986 het investeringsbedrag geraamd wordt op 17 540,6 miljoen en voor 1987 op 18 240,6 miljoen F.

De Minister wijst erop dat het investeringspakket globaal wordt verminderd en dat de prioriteiten nog moeten worden vastgelegd.

* * *

De artikelen evenals het gehele ontwerp worden aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

De Rapporteur,

E. VAN ROMPUY

De Voorzitter,

J. MICHEL