

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1975-1976**

13 NOVEMBRE 1975

Projet de loi autorisant la Société nationale des Chemins de fer belges à émettre sous la garantie de l'Etat des emprunts pour un montant de 8 090 millions de francs, destinés au renouvellement de matériel roulant et de voies.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS ET DES P.T.T.
PAR M. **VANDERBORGH**

**EXPOSE INTRODUCTIF
DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS**

La S.N.C.B., créée par la loi du 23 juillet 1926 pour une durée de 75 ans, est chargée de la gestion et de l'exploitation du réseau ferroviaire selon des méthodes industrielles et doit, à l'expiration de sa mission, restituer les immeubles, le matériel et les approvisionnements dans un état tel que l'exploitation normale du réseau puisse être assurée.

Le renouvellement de l'infrastructure, du matériel et des approvisionnements est financé à charge d'un « Fonds de renouvellement » spécialement créé à cet effet.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Claes, président; Blancquaert, Boey, Bogaerts, Bossicart, Cuvellier F., Daems, Demuyter, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. Gerits, Guillaume, Hanin, Kevers, Lacroix, Neuray, Ramaekers, Schugens, Vanackere, Van Canneyt, Vangronsveld, Vernimmen et Vanderborgh, rapporteur.
Suppléants : MM. Claeys, Herbage, Keuleers et Rubens.

R. A 10239*Voir :***Document du Sénat :**

664 (1974-1975) : N° 1 : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1975-1976**

13 NOVEMBER 1975

Ontwerp van wet waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt, onder waarborg van de Staat, leningen uit te schrijven voor een bedrag van 8 090 miljoen frank, bestemd voor de vernieuwing van rijdend spoorwagematerieel en van sporen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T.
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **VANDERBORGH**

**INLEIDENDE UITEENZETTING
VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN**

De N.M.B.S., opgericht bij de wet van 23 juli 1926 voor een duur van 75 jaar, is belast met het beheer en de exploitatie van het spoorweginet volgens industriële methodes en moet, bij het beëindigen van de opdracht, de gebouwen, het materieel en de voorraden in zulke staat teruggeven dat ze een verdere exploitatie van het net op het ogenblik van de teruggave kan verzekeren.

De vernieuwingen van infrastructuur, materieel en voorraden worden gefinancierd door middel van het speciaal ingesteld « Vernieuwingsfonds ».

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Claes, voorzitter; Blancquaert, Boey, Bogaerts, Bossicart, Cuvellier F., Daems, Demuyter, Mevr. D'Hondt-Van Opdenbosch, de heren Gerits, Guillaume, Hanin, Kevers, Lacroix, Neuray, Ramaekers, Schugens, Vanackere, Van Canneyt, Vangronsveld, Vernimmen en Vanderborgh, verslaggever.
Plaatsvervangers : de heren Claeys, Herbage, Keuleers en Rubens.

R. A 10239*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

664 (1974-1975) : N° 1 : Ontwerp van wet.

Sont à charge du Fonds les dépenses suivantes :

1. le coût total de tout remplacement de voies sur un tronçon de plus de 100 mètres;
2. les achats de matériel roulant, dans la mesure où ils sont nécessaires au maintien de la capacité de transport du réseau;
3. les dépenses de remplacement du matériel, de l'outillage et du mobilier qui figurent à l'inventaire de premier établissement.

Le Fonds de renouvellement est alimenté par :

1. une dotation annuelle à la charge du compte d'exploitation de la S.N.C.B.;
2. le produit de la vente du matériel déclassé;
3. la valeur réelle des matériaux récupérés par suite du renouvellement des voies, des installations fixes et du matériel roulant et qui sont réintégrés aux magasins pour être réutilisés ultérieurement.

Au cours des dernières années, les montants suivants ont été prévus pour la dotation de renouvellement (en millions de francs) :

1971	1972	1973	1974	1975
—	—	—	—	—
4 000	5 500	5 500	5 850	6 300

Par suite de la forte augmentation des coûts des matériaux et des salaires, on constate actuellement un accroissement sensible de la dotation calculée théoriquement.

Notons que, du fait de l'insuffisance persistante des montants réels qui, depuis la guerre, ont pu être affectés au renouvellement, comparativement à la dotation théorique, il existe un arriéré très important en matière de renouvellement.

Toutefois, en raison d'un tel retard, il eût été impossible d'assurer la sécurité du trafic. C'est pourquoi la S.N.C.B. s'est vue dans l'obligation d'endetter le Fonds de renouvellement afin de pourvoir aux renouvellements les plus urgents et en particulier à ceux résultant de la reconversion indispensable du matériel roulant.

Les intérêts et l'amortissement de ces dettes sont évidemment à la charge du Fonds de renouvellement. Ainsi, celui-ci a-t-il eu en 1974 à payer 550 millions de francs d'intérêts et 1 572 millions de francs de remboursements. Ces éléments financiers augmentent à leur tour le volume des dotations nécessaires pour les prochaines années.

Conséquences de l'arriéré en matière de renouvellement pour le proche avenir

C'est le renouvellement du matériel roulant qui accuse l'arriéré le plus important. D'après la nature de ce matériel, il y a lieu de faire les distinctions suivantes :

Volgende uitgaven worden ten laste van het Fonds gelegd :

1. de volledige prijs van elke vervanging van sporen op een baanvak van meer dan 100 meter;
2. de aankopen van rollend materieel in de mate waarin ze noodzakelijk zijn voor het behoud van de vervoerkapaciteit van het net;
3. de uitgaven voor het vervangen van gereedschap, werktuigen en meubilair die in de inventaris van eerste aanleg werden opgenomen.

Het Vernieuwingsfonds wordt gestijfd met :

1. een jaarlijkse dotatie ten laste van de exploitatierekening van de N.M.B.S.;
2. de opbrengsten van de verkoop van afgekeurd materieel;
3. de werkelijke waarde van de materialen die teruggevoerd worden ingevolge de vernieuwing van de sporen, de vaste installaties en het rollend materieel en die opnieuw in het magazijn worden opgenomen om later te worden gebruikt.

De jongste jaren werden voor de vernieuwingsdotatie volgende bedragen ingeschreven (in miljoen frank) :

1971	1972	1973	1974	1975
—	—	—	—	—
4 000	5 500	5 500	5 850	6 300

Ingevolge de sterke stijging van de kosten voor stoffen en arbeidsloon wordt thans een aanzienlijke verhoging geconstateerd in de theoretische berekende dotatie.

Er dient te worden op gewezen dat uit de aanhoudende ontoereikendheid van de werkelijke bedragen die sedert de oorlog aan de vernieuwing konden worden besteed in vergelijking met de theoretische dotatie, een aanzienlijke achterstand inzake vernieuwing is ontstaan.

De veiligheid van het verkeer zou echter met een dergelijke achterstand niet kunnen verzekerd worden zijn. Daarom was de N.M.B.S. verplicht het Vernieuwingsfonds met schulden te belasten om te voorzien in de dringendste vernieuwingen, en inzonderheid in die welke ontstaan zijn uit de noodzakelijke reconversie van het rijdend materieel.

De interesten op en de aflossing van deze schuldenlast wordt uiteraard door het Vernieuwingsfonds gedragen. In de loop van het jaar 1974 werden aldus 550 miljoen frank interesten en 1 572 miljoen frank terugbetalingen ten laste van het Fonds gelegd. Deze financiële elementen verhogen op hun beurt de grootte van de nodige dotaties van de eerstvolgende jaren.

Gevolgen van de achterstand inzake vernieuwingen voor de nabije toekomst

De belangrijkste achterstand kan worden geconstateerd bij het rollend materieel. Naargelang de aard van genoemd materieel moet daarbij volgend onderscheid worden gemaakt :

1. Wagons à marchandises

Au cours de la période 1970-1975, le parc de wagons à marchandises a été considérablement rajeuni. D'une part, on a retiré de la circulation 7 500 wagons ayant fait leur temps et qui constituaient un danger pour l'exploitation. D'autre part, 13 000 vieux wagons qui, normalement, n'auraient dû être radicalement renouvelés qu'après 1981, l'ont été plus tôt afin d'éviter des frais extrêmement élevés en cas d'adoption de la technique de l'attelage automatique. De plus, 14 000 nouveaux wagons ont été mis en service.

Cette politique a eu pour résultat qu'au 1^{er} janvier 1975, il n'y avait plus que 5,71 p.c. de wagons à marchandises datant d'avant 1941 et que 53 p.c. des wagons du parc comptaient moins de 20 ans d'âge.

Compte tenu de l'avenir incertain du transport des marchandises et afin d'éviter un surinvestissement dans ce domaine, le programme de renouvellement de ces wagons sera limité à un maximum de 1 500 wagons par an pour les prochaines années.

2. Voitures à voyageurs

La situation des voitures à voyageurs a évolué très défavorablement depuis quelques années. Les commandes n'ont porté que sur 80 voitures internationales et 3 voitures-couchettes pendant la période 1970-1975. De ce fait, on comptait au 1^{er} janvier 1975, sur un total de 2 028 voitures utilisées en service intérieur, 1 104 voitures (55,4 p.c.) qui avaient été mises en usage avant la guerre.

Cette situation est devenue intenable, tant en ce qui concerne le service fourni à la clientèle que l'importance des frais d'entretien. Un effort tout spécial s'imposera au cours des prochaines années. Les besoins sont estimés à quelque 600 voitures.

3. Matériel de traction

Un renouvellement raisonnable du matériel de traction a pu être réalisé ces dernières années. Compte tenu d'une électrification plus poussée du réseau ferroviaire au cours des prochaines années, on peut cependant admettre que des efforts financiers très considérables seront encore nécessaires en vue de l'achat d'automotrices et de locomotives électriques.

Pour les 5 prochaines années, les dépenses de renouvellement nécessaires absorberont au moins 45 milliards de francs (valeur 1975) et assureront au total quelque 64 millions d'heures de travail.

Une dépense annuelle supérieure à 9 milliards de francs, à ajuster aux augmentations de prix, à charge du compte d'exploitation de la S.N.C.B. représente évidemment une augmentation importante par rapport aux dotations octroyées ces dernières années.

Afin de ne pas aggraver son retard en matière de renouvellement à cause de ces besoins accrus, la Société demande l'autorisation d'émettre au cours des prochaines années des

1. Goederenwagens

In de periode 1970-1975 werd het park van goederenwagens zeer verjongd. Er werden enerzijds 7 500 verouderde wagens, welke een gevaar betekenden voor de exploitatie, uit het verkeer genomen. Anderzijds werden 13 000 oude wagens, die normaliter na 1981 aan een grondige vernieuwingsbeurt toe waren, vroeger vernieuwd ten einde bij het eventueel invoeren van de automatische koppelingstechniek uitermate hoge onkosten te vermijden. Bovendien werden 14 000 nieuwe wagens in gebruik genomen.

Deze politiek heeft als resultaat dat op 1 januari 1975 slechts 5,71 pct. van de goederenwagens vóór 1941 in gebruik werd genomen en dat 53 pct. van het park jonger was dan 20 jaar.

Rekening gehouden met de onzekere toekomst van het goederenvervoer, en ten einde een overinvestering terzake te vermijden zal in de loop van de volgende jaren het vernieuwingsprogramma voor deze wagens enigszins worden beperkt tot maximaal 1 500 wagens per jaar.

2. Reizigersrijtuigen

Voor de reizigersrijtuigen is de toestand de jongste jaren zeer ongunstig geëvolueerd. Enkel 80 internationale ruituigen en 3 slaaprijtuigen werden in de periode 1970-1975 besteld. Het gevolg ervan is dat op 1 januari 1975, op een totaal van 2 028 rijtuigen welke in het binnenverkeer worden gebruikt, er 1 104 (55,4 pct.) vóór de oorlog in gebruik werden genomen.

Deze toestand is onhoudbaar geworden, zowel op het vlak van de dienstverstrekking aan de cliënten als wat de grootte van de onderhoudskosten betreft. Een bijzondere inspanning zal tijdens de eerstvolgende jaren moeten worden gedaan. De behoeften worden op ongeveer 600 rijtuigen geschat.

3. Tractiematerieel

Voor het tractiematerieel kon de jongste jaren een redelijke vernieuwing worden doorgevoerd. Rekening gehouden met een verdere electrificatie van het spoorwegnet in de loop van de eerstvolgende jaren mag evenwel worden gesteld dat nog verder zeer belangrijke financiële inspanningen noodzakelijk zullen zijn voor de aankoop van automotricen en elektrische locomotieven.

De noodzakelijke vernieuwingsuitgaven zullen, in de komende periode van 5 jaar, ten minste 45 miljard frank (waarde 1975) opslorpen, en in totaal ongeveer 64 miljoen arbeidsuren verzekeren.

Een jaarlijkse uitgave van meer dan 9 miljard frank, aan te passen overeenkomstig de prijsverhogingen, ten laste van de exploitatierekening van de N.M.B.S. betekent uiteraard een belangrijke vermeerdering t.a.v. de dotaties die de jongste jaren werden toegekend.

Ten einde overeenkomstig deze verruimde behoeften geen verdere achterstand op te lopen op het vlak van de vernieuwing, vraagt de maatschappij machtiging om in de

emprunts garantis par l'État afin de couvrir les dépenses du programme d'urgence.

Le C.M.C.E.S., réuni le 12 mai 1975, a marqué son accord de principe pour accorder à la S.N.C.B. une capacité d'emprunt lui permettant, d'une part, de réduire son retard et, d'autre part, de contribuer à la relance économique dans un certain nombre de secteurs industriels.

La capacité d'emprunt demandée est de 8 090 millions de francs dont 7 090 millions seront affectés à la construction de matériel roulant et 1 000 millions au renouvellement de quelque 175 km de voies.

Les travaux qui pourront être commandés grâce à ces fonds fourniront environ 9 700 000 heures de travail dans les secteurs suivants :

- Sidérurgie;
- Constructions mécaniques;
- Constructions électriques;
- Industrie de la construction;
- Industrie du bois;
- Carrières.

Les commandes de matériel seront étalées sur les années 1975 et 1976 et les travaux d'infrastructure ferroviaire sur les années 1976 à 1979.

Conformément aux commandes projetées, les emprunts à émettre seront, en vue des paiements, étalés comme suit :

	En millions de francs.
1976	1 575
1977	2 385
1978	2 540
1979	1 590
Total	8 090

Les charges financières de ces emprunts seront supportées par la S.N.C.B. même; l'amortissement à charge du Fonds de renouvellement sera réparti sur une durée de 21 ans à partir de l'année 1980. La durée des emprunts à émettre sera évidemment inférieure à 21 ans, de sorte qu'il faut tenir compte de la nécessité d'émettre des emprunts en renouvellement des emprunts initiaux.

Le présent projet de loi est nécessaire parce que la S.N.C.B. ne peut statutairement émettre aucun emprunt sans y être autorisée par la loi. Le projet a obtenu l'accord du Ministre des Finances.

DISCUSSION

1. Un commissaire attire l'attention du Ministre sur le parc des wagons à marchandises, qui a été assez complètement

loop van de eerstvolgende jaren leningen onder staatswaarborg te mogen uitschrijven ten einde de uitgaven van het urgentieprogramma te dekken.

Het M.C.E.S.C. heeft in zijn vergadering van 12 mei 1975 principiële instemming betuigd opdat aan de N.M.B.S. een leningscapaciteit zou worden toegekend, om enerzijds de achterstand te verminderen en anderzijds bij te dragen tot de economische relance in een aantal sectoren van de industriële bedrijvigheid.

De gevraagde leningscapaciteit beloopt 8 090 miljoen frank waarvan 7 090 miljoen frank zal besteed worden voor de bouw van rijdend materieel en 1 000 miljoen frank voor de vernieuwing van ongeveer 175 km sporen.

De bestellingen en werken die met deze geldmiddelen worden gedaan, zullen ongeveer 9 700 000 werkuren in volgende sectoren tot gevolg hebben :

- Staalnijverheid;
- Mechanische constructie;
- Elektrische constructie;
- Bouwnijverheid;
- Houtnijverheid;
- Steengroeven.

De bestellingen van het materieel worden gespreid over de jaren 1975 en 1976, de werken aan de spoorweginfrastructuur over de jaren 1976 tot 1979.

Overeenkomstig de geplande bestellingen zullen, met het oog op de betalingen, de uit te schrijven leningen als volgt worden gespreid :

	In miljoenen frank.
1976	1 575
1977	2 385
1978	2 540
1979	1 590
Totaal	8 090

De financiële lasten van deze leningen worden door de N.M.B.S. zelf gedragen; de aflossing ten laste van het Vernieuwingsfonds zal worden verdeeld over 21 jaar met ingang van 1980. De looptijd van de uit te schrijven leningen zal uiteraard kleiner zijn dan 21 jaar, zodat rekening moet worden gehouden met de noodzaak leningen uit te schrijven om de oorspronkelijke leningen te vernieuwen.

Het ontwerp van wet is nodig omdat de N.M.B.S. statutair geen leningen mag aangaan zonder daartoe bij wet gemachtigd te zijn. Het ontwerp heeft het akkoord van de Minister van Financiën bekomen.

BESPREKING

1. Een lid van de Commissie vraagt de aandacht van de Minister voor het park van goederenwagens dat de jongste

modernisé au cours des dernières années et pour lequel le programme de la S.N.C.B. prévoit encore certains renouvellements. Il estime qu'il serait indiqué d'affecter toutes les ressources financières au renouvellement du matériel pour voyageurs.

Le Ministre déclare qu'un effort particulier devra, à juste titre, être consenti en faveur du matériel pour voyageurs. Il fait remarquer que le produit des emprunts permettra de commander notamment 12 automotrices électriques quadruples et 30 automotrices doubles. D'ailleurs, la S.N.C.B. consacrera prochainement une nouvelle étude à la poursuite des achats de matériel pour voyageurs dans les limites des possibilités du Fonds de renouvellement.

En ce qui concerne la commande de wagons à marchandises, le Ministre précise qu'en dépit de la conjoncture économique actuelle, une nouvelle adaptation, même limitée, du parc est nécessaire, d'une part, pour éviter une fois de plus un vieillissement rapide de matériel à court terme et, d'autre part, afin de permettre à la Société de participer aux investissements de rationalisation de l'industrie en effectuant les transports au moyen de matériel approprié et spécialisé.

Le Ministre admet toutefois que les commandes de matériel à marchandises doivent être placées en fonction de l'évolution conjoncturelle. La S.N.C.B. n'envisage d'ailleurs pas d'achat nouveau pour les prochains mois et les commandes de matériel à marchandises seront étalées autant que possible, à l'avenir.

2. Répondant à une question concernant la répartition des 175 km de voies à renouveler et la situation de la liaison Louvain-Hasselt, le Ministre signale qu'aucune répartition des travaux ferroviaires n'a encore été décidée. Les travaux ne seront d'ailleurs effectués qu'au cours des années 1976 à 1979. Pour ce qui est de la situation de la ligne Louvain-Hasselt via Aarschot, le Ministre déclare que les services compétents de la S.N.C.B. élaborent actuellement des plans prévoyant que cette ligne sera modernisée et électrifiée pour 1980-1981.

3. Vu les besoins croissants en wagons spéciaux, un membre voudrait savoir quelles initiatives ont été prises par l'industrie en vue d'acquiescer elle-même des wagons, ce qui éviterait de lourds investissements à la Société.

Le Ministre répond que le nombre de wagons spéciaux ne cesse d'augmenter. Il ajoute qu'afin d'assurer la sécurité de l'exploitation, ces wagons sont soumis aux normes de la S.N.C.B. concernant la sécurité du trafic. Une question ayant été posée à ce propos, le Ministre confirme d'ailleurs que les achats de wagons spéciaux par la Société elle-même n'ont lieu que dans le cadre de transports assurés à long terme.

4. Un commissaire attire l'attention sur l'incidence qu'auront sur le plan de l'emploi les commandes que la nouvelle capacité d'emprunt permettra de passer. Il aimerait savoir dans quelle mesure l'emploi restera assuré dans les ateliers de la S.N.C.B. elle-même.

jaren vrij grondig werd gemoderniseerd en waarvoor in de planning van de N.M.B.S. nog een verdere vernieuwing is voorzien. Hij meent dat het zou aangewezen zijn de financiële mogelijkheden volledig voor het reizigersmaterieel in te zetten.

De Minister verklaart dat terecht een bijzondere inspanning zal moeten worden gedaan ten gunste van het reizigersmaterieel. Hij laat opmerken dat met de opbrengst van de leningen o.m. 12 viervoudige elektrische locomotrices en 30 dubbele elektrische locomotrices zullen worden besteld. De N.M.B.S. zal overigens binnenkort opnieuw de verdere aankoop van reizigersmaterieel bestuderen binnen de mogelijkheden van het Vernieuwingsfonds.

Over de bestelling van goederenwagens preciseert de Minister dat ondanks de huidige economische conjunctuur een verdere, zij het beperkte, aanpassing van het park noodzakelijk is, enerzijds om niet opnieuw op korte termijn een snelle veroudering van het materieel op te lopen en, anderzijds, om de Maatschappij in de mogelijkheid te stellen in te spelen op de rationaliseringsinvesteringen van de nijverheid door het vervoer met aangepast en gespecialiseerd materieel te verrichten.

De Minister gaat er wel mede akkoord dat de bestellingen in goederenmaterieel overeenkomstig de conjuncturele evolutie moeten worden geplaatst. De N.M.B.S. overweegt tijdens de eerstkomende maanden overigens geen nieuwe aankopen; de bestellingen van goederenmaterieel zullen in de toekomst overigens zo ruim mogelijk worden gespreid.

2. Naar aanleiding van een vraag i.v.m. de verdeling van de 175 km sporen die zullen vernieuwd worden en de toestand van de spoorwegverbinding Leuven-Hasselt wijst de Minister erop dat vooralsnog geen verdeling van de spoorwegwerken werd opgemaakt; de werken zullen trouwens pas in de loop van de jaren 1976 tot 1979 worden uitgevoerd. Over de toestand van de spoorlijn Leuven-Hasselt over Aarschot wijst de Minister erop dat thans door de bevoegde diensten van de N.M.B.S. plannen worden uitgewerkt waarin voorzien is dat genoemde spoorweglijnen tegen 1980-1981 zullen gemoderniseerd en geëlectriceerd worden.

3. In het raam van de stijgende behoefte aan speciale wagons wordt door een lid geïnformeerd naar de initiatieven van de nijverheid om zelf wagons aan te kopen, wat de Maatschappij ontlast van de zware investeringskosten.

De Minister verklaart dat het aantal particuliere wagons voortdurend stijgt. Hij wijst er verder op dat deze wagons — met het oog op de veiligheid van de exploitatie — aan de normen der N.M.B.S. zijn onderworpen qua veiligheid van het verkeer. Op een vraag terzake gesteld bevestigt de Minister overigens dat de aankoop van speciale wagons door de Maatschappij zelf slechts wordt gedaan binnen het raam van verzekerde transporten op lange termijn.

4. Een lid van de Commissie vraagt aandacht voor de tewerkstelling ingevolge de bestellingen die met de leningcapaciteit mogelijk zullen worden. Hij wenst te weten in welke mate de tewerkstelling in de eigen werkplaatsen van de N.M.B.S. verzekerd zal blijven.

Le Ministre précise qu'en principe, les commandes seront placées dans l'industrie nationale de la construction, pour autant que ses prix supportent la comparaison avec ceux des constructeurs étrangers. Il attire par ailleurs l'attention sur le fait que bon nombre de ces commandes sont exécutées suivant des brevets de société. Les améliorations techniques apportées au nouveau matériel sont généralement le résultat de plusieurs années de recherches et d'études effectuées par l'industrie concernée. Les achats ne nuiront en rien à l'emploi dans les ateliers de la Société. Le Ministre rappelle au surplus que les travaux de transformation, de renouvellement et d'entretien resteront en tout cas assurés par les propres ateliers de la S.N.C.B.

Répondant à une question relative aux accords de coopération avec le secteur des constructions ferroviaires, le Ministre souligne les résultats très favorables des efforts accomplis par le Ministère des Affaires économiques en collaboration avec les secteurs des Communications. L'industrie de la construction de matériel ferroviaire se trouve à nouveau, pour la première fois depuis de nombreuses années, dans une position concurrentielle favorable par rapport à l'étranger.

Le projet de loi a été adopté par 15 voix et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 12 membres présents.

Le Rapporteur,
F. VANDERBORGHT

Le Président,
L. CLAES

De Minister verduidelijkt dat de bestellingen in principe zullen geplaatst worden bij de nationale constructienijverheid voor zover de prijzen de vergelijking met de buitenlandse constructeurs kunnen doorstaan. Hij vestigt er overigens de aandacht op dat vele van deze bestellingen volgens octrooien van maatschappijen worden gebouwd. Technische bijzonderheden die in het nieuw materieel worden verwerkt, zijn meestal het gevolg van jarenlang research- en studie-werk door de bedoelde nijverheid. De tewerkstelling in de werkplaatsen van de Maatschappij zal door de aankopen geenszins nadelig worden beïnvloed. Er wordt overigens aan herinnerd dat verbouwings-, vernieuwings- en onderhoudswerken in elk geval door de eigen werkplaatsen van de N.M.B.S. verzekerd blijven.

Antwoordend op een vraag i.v.m. de samenwerkingsovereenkomsten met de sector van spoorwegconstructies wijst de Minister op de zeer gunstige resultaten die zijn voortgesproten uit de bemoeiingen van het Ministerie van Economische Zaken in samenwerking met de sectoren van Verkeerswezen. De constructienijverheid voor spoorwegmaterieel is voor het eerst sinds vele jaren opnieuw in een concurrentieel gunstige positie t.a.v. het buitenland.

Het ontwerp wordt tenslotte aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 12 aanwezige leden.

De Verslaggever,
F. VANDERBORGHT

De Voorzitter,
L. CLAES