

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1968

28 OCTOBRE 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.

EXPOSE DES MOTIFS

MESSIEURS,

A partir de 1959, la Société Nationale des Chemins de fer belges a, suivant un programme accéléré, procédé à la modernisation de son matériel roulant tant pour la traction des trains que pour le transport des voyageurs.

Cette double opération est terminée. Elle a eu pour conséquence que dès le 22 mai 1966, les anciennes voitures en bois entrant dans la composition des trains à voyageurs du service régulier, ont toutes été remplacées par des voitures métalliques. D'autre part, depuis le 21 décembre de la même année, la traction à vapeur a également complètement disparu du réseau ferroviaire pour faire place à la traction électrique ou diesel.

L'importante conversion ainsi opérée, a été financée, comme il se doit, à charge du fonds de renouvellement de la Société Nationale.

Toutefois en raison du caractère accéléré et, dès lors, prématuré d'une partie de la conversion, la Société Nationale a été autorisée à émettre, sous la garantie de l'Etat, des emprunts de renouvellement de matériel pour un montant total de 4 milliards de francs (loi du 5 juillet 1960 contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1960 dont l'article 15 autorise l'émission d'emprunts pour

BELGISCHE SENAAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1968.

28 OKTOBER 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 spoorwegmaterieel.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MIJNE HEREN,

Met ingang van 1959 is, volgens een versneld programma, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen overgegaan tot de modernisatie van haar rijdend materieel voor de tractie van de treinen evenals voor het vervoer van de reizigers.

Deze tweevoudige operatie is beëindigd. Zij heeft tot gevolg gehad dat reeds op 22 mei 1966, alle oude houten rijtuigen waarmede nog reizigerstreinen in regelmatige dienst werden gevormd, vervangen waren door metalen rijtuigen. Anderzijds, was op 21 december van hetzelfde jaar, de stoomtractie op het spoorweginet eveneens verdwenen en volledig vervangen door de elektrische of de dieseltractie.

De aldus doorgevoerde belangrijke omschakeling werd, zoals het trouwens moest zijn, gefinancierd lastens het vernieuwingsfonds van de Nationale Maatschappij.

Nochtans, om reden van het versneld en derhalve voortijdig karakter van een deel van de omschakeling, werd de Nationale Maatschappij ertoe gemachtigd, onder Staatswaarborg, leningen voor vernieuwing van materieel uit te schrijven voor een totaal bedrag van 4 miljard frank (wet van 5 juli 1960 houdende begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1960 waarvan artikel 15 de uitgifte van

un montant de 3 milliards et loi du 24 juin 1964 autorisant des emprunts pour un montant de 1 milliard).

Pour les entreprises de construction de matériel roulant ferroviaire, la modernisation du matériel de traction et de transport de voyageurs a constitué une aide efficace au moment où cette branche de la métallurgie lourde voyait se réduire progressivement ses possibilités d'exportation.

Mais cette modernisation étant terminée et la reprise de commandes de renouvellement normal ne devant pas être espérée avant quelques années, les constructeurs se trouvaient à nouveau dans une situation difficile.

En effet, à défaut de nouvelles commandes suffisamment importantes dans l'immédiat et en l'absence de perspectives leur permettant de compter sur un programme étoffé de construction couvrant la période d'ici à 1972, ils se seraient vus contraints de réduire leur activité au point de compromettre l'avenir.

Certes, la Société Nationale des Chemins de fer belges avait déjà décidé entretemps de pousser dorénavant la modernisation de son parc de wagons à marchandises dans l'optique d'un effectif répondant aussi bien quantitativement que qualitativement, aux besoins futurs.

Moyennant une augmentation de la dotation du fonds de renouvellement de 2.700 à 3.000 millions de francs pour l'année 1967 et à 3.300 millions à partir de l'année 1968, un programme quinquennal de renouvellement normal avait été établi.

En ce qui concerne l'industrie privée, ce programme prévoyait des commandes pour quelque 1.125 wagons à marchandises pendant la période 1967-1971 (exécution 1968-1972). Ce nombre s'avérait toutefois insuffisant pour permettre aux entreprises concernées de construction de matériel roulant de transport, de maintenir une activité suffisante dans les prochaines années. Dans ce but, il devait être porté à 4.700.

En raison du caractère conjoncturel de la situation dans laquelle se trouvait placée l'industrie de construction de matériel roulant ferroviaire, le gouvernement a estimé qu'il était indispensable et urgent de compléter le programme normal de la Société Nationale. Ce programme complémentaire de relance, outre qu'il était de nature à éviter du chômage, constitue également une aide à la conversion que les entreprises intéressées s'efforcent de réaliser. Plus particulièrement, il a permis de surmonter les difficultés survenues dans une usine de la région du Centre, d'autres entreprises ayant pu réoccuper le personnel menacé de chômage.

Ainsi, après de nombreux pourparlers avec tous les milieux intéressés, le gouvernement a conclu avec la Société Nationale des Chemins de fer belges une

leningen voor een bedrag van 3 miljard toestaat en wet van 24 juni 1964 waarmee leningen voor een bedrag van 1 miljard worden toegestaan).

Voor de ondernemingen waarvan de activiteit afgestemd is op de constructie van rijdend spoorwagematerieel, is de modernisatie van het tractiematerieel en van het vervoermaterieel voor reizigers, een doeltreffende steun geweest op het ogenblik dat deze tak van de zware metaalnijverheid zijn uitvoermogelijkheden geleidelijk zag slinken.

Maar vermits deze modernisatie beëindigd is en gelet op het feit dat de herneming van bestellingen voor de normale vernieuwing niet eerder moest verwacht worden dan binnen enkele jaren, bevonden de constructeurs zich andermaal in een moeilijke toestand.

Inderdaad, om reden dat geen voldoende belangrijke bestellingen voor de onmiddellijke toekomst in uitzicht stonden en bij ontstentenis van perspectieven over een gevuld constructieprogramma dat de periode tot 1972 kon dekken, zouden zij zich verplicht hebben gezien hun activiteit te verminderen in een mate die de toekomst in gevaar bracht.

Wel had de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ondertussen beslist nu door te gaan met de modernisatie van haar goederenwagens in de optiek van een genormaliseerd effectief dat aan de toekomstige behoeften, zowel kwantitatief als kwalitatief, zou voldoen.

Mits een verhoging van de dotatie van het vernieuwingsfonds van 2.700 tot 3.000 miljoen frank in 1967 en tot 3.300 miljoen frank van het jaar 1968 af, was een vijfjarenplan van normale vernieuwing opge maakt geworden.

Wat betreft de privé-nijverheid voorzag dit programma dat tijdens de periode 1967-1971 bestellingen zouden worden geplaatst voor zowat 1.125 goederenwagens (uitvoering 1968-1972). Dit aantal bleek nochtans onvoldoende om de betrokkene constructie-ondernemingen van rijdend vervoermaterieel toe te laten een voldoende activiteit in de eerstkomende jaren te behouden. Ten aanzien van dat doel moest het worden opgevoerd tot 4.700.

Om reden van het conjunctureel karakter van de toestand waarin de constructienijverheid van rijdend spoorwagematerieel zich bevond, heeft de regering geoordeeld dat het noodzakelijk en dringend was het normaal programma van de Nationale Maatschappij aan te vullen. Overigens was dit bijkomend heroplevingsprogramma niet alleen van aard werkloosheid te vermijden doch betekent het ook een steun om de omschakeling te bevorderen die de betrokkene ondernemingen trachten te verwezenlijken. Meer in het bijzonder heeft het toegelaten de moeilijkheden te overwinnen die zich voorgedaan hebben in een fabriek van de streek van het Centrum, omdat andere ondernemingen het personeel, bedreigd met werkloosheid, opnieuw aan het werk hebben kunnen stellen.

Derwijze, na vele onderhandelingen met alle belanghebbende middens, heeft de regering dd. 14 augustus 1967, met de Nationale Maatschappij der

convention en date du 14 août 1967 aux termes de laquelle l'Etat prend à sa charge le coût de construction du complément de 3.575 wagons à marchandises (4.700 — 1.125).

Le projet de loi qui vous est soumis a pour objet de ratifier cet acte gouvernemental et d'autoriser la Société Nationale des Chemins de fer belges à émettre les emprunts nécessaires, en francs belges ou en devises, en vue de couvrir les dépenses à résulter de l'exécution des commandes de construction à charge de l'Etat.

Les charges financières de ces emprunts seront donc supportées par l'Etat.

Lors de la conclusion de la convention, le coût de la construction des 3.575 wagons à charge de l'Etat, a été estimé à 2.360 millions de francs.

Les différentes commandes étant réparties sur les années 1967 à 1971 et les livraisons à la S.N.C.B. devant avoir lieu de 1968 à 1972, le coût estimé à l'époque subira l'influence des variations qui jusqu'à la dernière fourniture, pourront être enregistrées en ce qui concerne principalement le taux des salaires et des charges sociales et le prix des matières. Il est donc normal que l'Etat supporte aussi l'augmentation du coût résultant d'une part, des prix remis lors des différentes adjudications, d'autre part et conformément d'ailleurs aux obligations contractuelles contenues dans les cahiers de charges, des révisions de prix en cours d'exécution des marchés.

C'est pourquoi, le § 2 de l'article 2 du projet de loi dispose que le Roi peut adapter le montant total — soit 2.360 millions de francs — des emprunts à émettre au coût réel des 3.575 wagons à marchandises qui seront construits.

Considérant que la S.N.C.B. devrait pouvoir émettre le premier emprunt au plus tôt, le gouvernement se permet d'insister sur l'urgence que revêt le présent projet de loi.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Le Ministre des Finances,

Baron J. SNOY et D'OPPUERS.

Belgische Spoorwegen een overeenkomst gesloten waarbij de Staat de constructiekosten voor het complement van 3.575 goederenwagens (4.700 — 1.125) te zijnen laste neemt.

Het ontwerp van wet dat U is voorgelegd heeft tot doel deze regeringsdaad te bekrachtigen en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te machtigen de nodige leningen uit te schrijven in Belgische of in vreemde munt, om de uitgaven te dekken die voortvloeien uit de uitvoering van de constructiestellingen ten laste van de Staat.

De financiële lasten van deze leningen zullen dus door de Staat worden gedragen.

Toen de overeenkomst werd gesloten was de constructieprij van de 3.575 wagens ten laste van de Staat, geraamd geworden op 2.360 miljoen frank.

Vermits de verschillende bestellingen gespreid zijn over de jaren 1967 tot 1971 en de overeenstemmende leveringen aan de N.M.B.S. lopen van 1968 tot 1972, zal de destijds geraamde kostprijs de weerslag ondergaan van de schommelingen die, tot de laatste levering, zullen genoteerd worden inzake voornamelijk de lonen, de sociale lasten en de prijs van de stoffen. Het is dus normaal dat de Staat eveneens de kostenverhoging draagt die voortvloeit, enerzijds uit de prijs van de verschillende aanbestedingen, anderzijds en in overeenstemming trouwens met de contractuele verplichtingen opgenomen in de lastenboeken uit de prijsherzieningen in de loop van de uitvoering der koopovereenkomsten.

Daarom wordt in § 2 van het artikel 2 voorzien dat de Koning het effectief totaal bedrag — zij 2.360 miljoen frank — van de uit te schrijven leningen kan aanpassen aan de werkelijke kostende prijs van de 3.575 goederenwagens die zullen worden gebouwd.

Overwegende dat de N.M.B.S. zo spoedig mogelijk de eerste lening zou dienen uit te schrijven, veroorlooft de regering zich te wijzen op de dringendheid van onderhavig ontwerp van wet.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

De Minister van Financiën,

Baron J. SNOY et D'OPPUERS.

PROJET DE LOI.**BAUDOUIN,**

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Finances.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Est ratifiée la convention intervenue le 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.

ART. 2.

§ 1^{er}. — La Société Nationale des Chemins de fer belges est autorisée à émettre, en Belgique ou à l'étranger, des emprunts pour un montant total effectif de 2.360.000.000 de francs, destinés à financer le coût de la construction des 3.575 wagons à marchandises que l'Etat, conformément à la convention dont question à l'article 1^{er}, prend à sa charge.

§ 2. — Le Roi est autorisé à adapter le montant total effectif des emprunts dont question au § 1^{er}, au coût réel de la construction pour l'ensemble des 3.575 wagons à marchandises.

ART. 3.

L'amortissement, les intérêts, les primes éventuelles et tous les frais généralement quelconques relatifs à ces emprunts, sont supportés par l'Etat.

ART. 4.

L'époque et les modalités d'émission des emprunts sont fixées par le Roi sur proposition du Ministre des Finances et du Ministre des Communications, la Société Nationale entendue.

Donné à Bruxelles, le 18 octobre 1968.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Le Ministre des Finances,

Baron SNOY et d'OPPUERS.

ONTWERP VAN WET**BOUDEWIJN,**

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Financiën.

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is er mede belast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Wordt bekrachtigd de overeenkomst op 14 augustus 1967 gesloten 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.

ART. 2.

§ 1. — De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt ertoe gemachtigd in België of in het buitenland, in Belgische of vreemde munt, leningen uit te schrijven voor een totaal wezenlijk bedrag van 2.360.000.000 frank tot financiering van de kostende prijs van de constructie der 3.575 goederenwagens, die de Staat, overeenkomstig de overeenkomst waarvan sprake in artikel 1, te zijnen laste neemt.

§ 2. — De Koning wordt ertoe gemachtigd het totaal wezenlijk bedrag van de leningen vermeld in § 1, aan te passen aan de werkelijke kostende prijs voor de 3.575 goederenwagens.

ART. 3.

De aflossing, de interesten, de eventuele premien en alle kosten hoe ook betreffende deze leningen, worden gedragen door de Staat.

ART. 4.

De periode en de modaliteiten van de uitgifte van deze leningen worden bepaald door de Koning, op de voordracht van de Minister van Financiën en van de Minister van Verkeerswezen, gehoord de Nationale Maatschappij.

Gegeven te Brussel, 18 oktober 1968.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

De Minister van Financiën,

Baron SNOY et d'OPPUERS.

CONVENTION

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.

Entre l'Etat Belge, représenté par :

Monsieur P. Vanden Boeynants, Premier Ministre,

Monsieur A. Bertrand, Ministre des Communications,

Monsieur R. Henrion, Ministre des Finances,

d'une part,

et la Société Nationale des Chemins de Fer belges dénommée ci-après la « Société Nationale », représentée par :

Monsieur G. Claeys, Président du Comité Permanent,

Monsieur L. Lataire, Directeur Général,
d'autre part,

Considérant qu'il s'indique de relancer les activités de l'industrie de la construction du matériel roulant ferroviaire, en vue d'éviter du chômage et de favoriser la conversion de cette industrie;

Considérant que le fonds de renouvellement de la Société Nationale est dépourvu de réserves et, en outre, grevé de lourdes charges en raison du récent remplacement du parc des locomotives à vapeur par des locomotives diesel et électriques;

Considérant que de nombreux wagons vétustes de la Société Nationale ne satisfont plus aux exigences du trafic actuel et doivent être remplacés par des wagons modernes à grande capacité répondant davantage aux besoins de la clientèle, tout en permettant la circulation à des vitesses élevées;

Vu la décision du Comité ministériel de coordination économique et sociale en date du 17 mai 1967;

il est convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Au cours de la période 1967-1971, la Société Nationale passera à l'industrie belge de construction de matériel roulant ferroviaire des commandes de quelque 1.700 wagons pour un montant global de 3.102 millions, dont 742 millions à charge du fonds de renouvellement de la Société Nationale et de 2.360 millions à charge de l'Etat, selon les prévisions figurant à l'annexe.

OVEREENKOMST

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 spoorwegmaterieel.

Tussen de Belgische Staat, vertegenwoordigd door :

de Heer P. Vanden Boeynants, Eerste Minister,

de Heer A. Bertrand, Minister van Verkeerswezen,

de Heer R. Henrion, Minister van Financiën,

enerzijds,

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, hierna genoemd de « Nationale Maatschappij », vertegenwoordigd door :

de Heer G. Claeys, Voorzitter van het Bestendig Comité,

de Heer L. Lataire, Directeur-Generaal,
anderzijds,

Overwegende dat het aangewezen is de activiteit van de constructienijverheid voor het rijdend spoorwegmaterieel te doen heropleven, teneinde de werkloosheid te vermijden en de omschakeling van die nijverheid in de hand te werken;

Overwegende dat het vernieuwingsfonds van de Nationale Maatschappij over geen reserves beschikt en, bovendien, bezwaard is met zware lasten wegens de recente vervanging van het park der stoomlocomotieven door diesel- en elektrische locomotieven;

Overwegende dat de talrijke verouderde wagens van de Nationale Maatschappij niet meer voldoen aan de vereisten van de huidige trafiek en dienen vervangen te worden door moderne wagens met groot laadvermogen, welke beter beantwoorden aan de behoeften van de clientèle en verkeer tegen grote snelheden toelaten;

Gelet op de beslissing dd. 17 mei 1967 van het Ministerieel Comité voor economische en sociale coördinatie;

werd overeengekomen als volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Gedurende het tijdperk 1967-1971, zal de Nationale Maatschappij bij de Belgische constructienijverheid voor rijdend spoorwegmaterieel bestellingen plaatsen van ongeveer 1.700 wagens voor een globaal bedrag van 3.102 miljoen, waarvan 742 miljoen ten laste van het vernieuwingsfonds van de Nationale Maatschappij en 2.360 miljoen ten laste van de Staat, volgens de voorzieningen vermeld in bijlage.

A cet effet :

ART. 2.

La dotation de renouvellement de la Société Nationale est portée à 3.000 millions en 1967 et à 3.300 millions à partir de 1968.

ART. 3.

La Société Nationale recherchera chaque année, en accord avec le Ministère des Finances, les moyens de financement des commandes prises en charge par l'Etat qui en supporte l'intérêt, l'amortissement et les frais.

Fait en double à Bruxelles, le 14 août 1967.

Au nom de l'Etat belge :

Le Premier Ministre,

P. VANDEN BOEYNANTS.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Le Ministre des Finances,

R. HENRION.

Au nom de la Société :

Le Président du Comité Permanent,

G. CLAEYS.

Le Directeur Général,

L. LATAIRE.

Te dien einde :

ART. 2.

De vernieuwingsdotatie van de Nationale Maatschappij wordt op 3.000 miljoen gebracht in 1967 en op 3.300 miljoen van 1968 af.

ART. 3.

De Nationale Maatschappij zal elk jaar, in overeenstemming met het Ministerie van Financiën, zoeken naar de financieringsmiddelen voor de bestellingen welke ten laste zijn van de Staat, die er de interest, de aflossing en de kosten van draagt.

Opgemaakt in tweevoud te Brussel, op 14 augustus 1967.

Namens de Belgische Staat :

De Eerste Minister,

P. VANDEN BOEYNANTS.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

De Minister van Financiën,

R. HENRION.

Namens de Maatschappij :

De Voorzitter van het Bestendig Comité,

G. CLAEYS.

De Directeur-Generaal,

L. LATAIRE.

Annexe à la convention du 14 août 1967 conclue 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.

Bijlage tot de overeenkomst gesloten op 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.

Commandes de wagons à passer à l'industrie belge de construction de matériel roulant ferroviaire au cours de la période 1967-1971.

Bestellingen van wagons over te maken aan de belgische constructienijverheid voor rijdend spoorwagematerieel gedurende het tijdperk 1967-1971.

Année — Jaar		Quantités prévues — Voorziene hoeveelheden		Montants — Bedragen	
de la commande — van de bestelling	de la construction — van de uitvoering	A charge de l'Etat — Ten laste van de Staat	A charge de la Société Nationale — Ten laste van de Nat. Maatschap.	A charge de l'Etat — Ten laste van de Staat	A charge de la Société Nationale — Ten laste van de Nat. Maatschap.
1967	1968	900.000.000	300.000.000	639.000.000	211.000.000
1968	1969	650.000.000	350.000.000	427.000.000	231.000.000
1969	1970	645.000.000	255.000.000	426.000.000	168.000.000
1970	1971	690.000.000	110.000.000	434.000.000	66.000.000
1971	1972	690.000.000	110.000.000	434.000.000	66.000.000
Total — Totaal . . . F		3.575.000.000	1.125.000.000	2.360.000.000	742.000.000
Total général — Algemeen totaal		4.700.000.000		3.102.000.000	