

Chambre des Représentants

SESSION 1975-1976.

10 JUIN 1976

PROJET DE LOI

autorisant l'Etat à garantir des emprunts
à contracter par les sociétés
de transports intercommunaux.

RAPPORT

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

PAR M. BODE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Exposé du Ministre.

En vertu des dispositions légales et statutaires, les sociétés de transports intercommunaux sont autorisées à contracter des emprunts en vue du financement de leurs dépenses de renouvellement des installations fixes et du matériel roulant et ce, jusqu'à la limite d'un montant correspondant au triple du capital social.

En ce qui concerne deux des sociétés intéressées, soit la Société des transports intercommunaux de Bruxelles et la « Maatschappij voor het Intercommunaal vervoer te Gent », la capacité d'emprunt ainsi fixée à 4,2 milliards pour la première et à 420 millions pour la seconde, est complètement épuisée, respectivement à 64 millions et à 25 millions près.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Van Elewyck.

A. - Membres: MM. Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pierrér, Van Herreweghe. - MM. Hugo Adriaenssens, Baudson, Férr, Lacroix, Mathor, Scokaert, Van Elewyck. - MM. Cartillon, Evers, Hubaux, Vreven. - MM. Fiévez, Ourers. - MM. Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. - Suppléants: MM. Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. - MM. Bob Cools, Cudell, Tibbaut, Van Daele. - MM. Bonnel, Kickx. - M. Duuieusart. - M. Mattheyssens.

Yoir:

804 (1975-1976):

- No 1: Projet de loi,
- No 2: Amendement.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1975-1976.

10 JUNI 1976

WETSONTWERP

waarbij de Staat gemachtigd wordt zijn waarborg
te hechten aan leningen aan te gaan door de
maatschappijen voor intercommunaal vervoer.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN,
DE POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER BODE.

DAMES EN HEREN,

Inleiding van de Minister.

Volgens de wettelijke en statutaire bepalingen mogen de maatschappijen voor intercommunaal vervoer, met het oog op de financiering van hun hernieuwingsuitgaven voor de vaste installaties en het rollend materieel, leningen afsluiten binnen de perken van een bedrag gelijk aan driemaal het maatschappelijk kapitaal.

Voor twee van de betrokken maatschappijen, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent, is de aldus op respectievelijk 4,2 miljard F en 420 miljoen F vastgestelde leningsmogelijkheid dit jaar vrijwel volledig opgebruikt (op 64, resp. 25 miljoen F na).

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Van Elewyck.

A. - Leden: de heren Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pierrér, Van Herreweghe. - de heren Hugo Adriaenssens, Baudson, Férr, Lacroix, Mathor, Scokaert, Van Elewyck. - de heren Cartillon, Evers, Hubaux, Vreven. - de heren Fiévez, Outers, - de heren Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. - Plaatsvervangers: de heren DI/pré, Hansenne, Nothomb, Willems. - de heren Bob Cools, C/dell, Tibbaut, Van Daele. - de heren Bonnel, Kickx. - de heer DI/viel/sart. - de heer Mattheyssens.

Zie:

804 (1975-1976):

- Nr 1: Wetsontwerp.
- Nr 2: Amendement.

Alors que les quatre autres sociétés de transports urbains, soit la « Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Antwerpen », la Société des transports intercommunaux de la région liégeoise, la Société des transports intercommunaux de Charleroi et la Société de transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise, disposent encore d'une certaine marge, il peut surprendre que les seules sociétés de transports intercommunaux de Bruxelles et de Gand aient atteint leur plafond d'emprunts. Pour la S. T. I. B. (Bruxelles) la cause doit en être cherchée dans le fait que ces dernières années, étant donné l'âge du matériel roulant, d'importantes commandes de nouveaux tramways et autobus durent être passées. A Gand également, toutes les vieilles voitures de tramways furent retirées de l'exploitation et remplacées par des tramways et des autobus modernes, ce qui, étant donné le capital peu important de cette société, devait inévitablement amener après quelques années à atteindre le plafond d'emprunts.

De toute façon, il est évident qu'une capacité d'emprunt ramenée à 64 et 25 millions respectivement est tout à fait insuffisante pour satisfaire ne fût-ce que les besoins de financement les plus urgents de l'année en cours.

S'il doit être tenu compte, d'une part, des engagements prévus dans le programme d'investissements de 1976 approuvé par le Comité ministériel ad hoc et d'autre part, des paiements à effectuer au cours de cette année pour des commandes antérieures à 1976, on constate, dans l'immédiat, un besoin global d'emprunts de 3741 millions dont 3683 pour la S. T. I. B. (Bruxelles) et 58 millions pour la M. I. V. G. (Gand).

Un pareil montant peut paraître très élevé, mais il faut préciser à ce sujet que les chiffres proposés doivent couvrir le coût total des investissements prévus pour 1976, augmenté des soldes des investissements engagés précédemment et restant à payer. Ces derniers représentent en fait la partie la plus importante du montant prévu (au total 2513,7 millions). Ces suppléments ne joueront qu'une seule fois; en effet, 1976 est une année de changement de méthode. Celle appliquée jusqu'à présent consistait à créer chaque année des possibilités d'emprunts pour un montant total égal aux décaissements prévus pour l'année considérée tant pour les programmes d'investissements de l'année en cours que pour ceux des années précédentes.

En effet, en prévoyant suivant la nouvelle méthode le montant total des emprunts pour le financement de programmes bien déterminés, on évite le danger de ne plus disposer à certain moment de possibilités d'emprunts qui sont nécessaires pour honorer des obligations déjà contractées.

En vue d'assurer à l'avenir le financement des programmes d'investissements dans le secteur du transport public urbain, le projet de loi crée la possibilité, pour l'ensemble des sociétés de transports intercommunaux, de contracter des emprunts supplémentaires sous la garantie de l'Etat pour un montant total de 7,5 milliards de F, ce qui correspond à peu près au double des capacités d'emprunts existantes.

Discussion générale.

Il a été demandé si le présent projet de loi cadrerait effectivement avec le plan, annoncé par le Ministre, d'une restructuration des transports publics. L'attention a été attirée à ce propos sur l'incidence que ledit projet pourrait avoir sur une restructuration de cet ordre, notamment en compromettant à l'occasion des pourparlers, la position des sociétés

Terwijl, de vier andere maatschappijen voor stedelijk vervoer, d.w.z. de Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Antwerpen, de « Société des transports intercommunaux de la région liégeoise », de « Société des transports intercommunaux de Charleroi » en de « Société de transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise » nog over een zekere marge beschikken, is het wel verwonderlijk dat alleen de maatschappijen voor intercommunaal vervoer te Brussel en Gent de grens van hun leningsmogelijkheden hebben bereikt. Bij de Brusselse maatschappij dient de oorzaak daarvan te worden gezocht in het feit dat de laatste jaren, gelet op de ouderdom van het rijdend materieel, aanzienlijke bestellingen van nieuw trammaterieel en autobussen dienden te worden geplaatst. Bovendien moest materieel worden aangekocht met het oog op de indienstneming van de ondergrondse in september aanstaande. Te Gent werden eveneens alle oude tramrijtuigen uit de exploitatie genomen en vervangen door moderne trams en autobussen, wat wegens het geringe kapitaal van deze maatschappij na enkele jaren onvermijdelijk moest leiden tot het bereiken van het leningsplafond.

In ieder geval ligt het voor de hand dat een beschikbare leningscapaciteit van 64, resp. 25 miljoen F, volstrekt ontoereikend is om ook maar in de meest dringende financieringsbehoeften van het lopende jaar te voorzien.

Indien rekening moet worden gehouden met de bedragen die zijn vastgelegd in de door het bevoegde ministercomité goedgekeurde investeringsprogramma's voor 1976, en met de betalingen die dagtekenen van vóór 1976, bestaat er in de onmiddellijke toekomst een globale leningbehoefte van 3741 miljoen F, waarvan 3 683 miljoen F voor de M. I. V. B. (Brussel) en 58 miljoen F voor de M. I. V. G. (Gent).

Een dergelijk bedrag kan zeer hoog lijken, doch er zij opgemerkt dat de vooropgestelde cijfers de totale kostprijs moeten dekken van de in uitzicht gestelde investeringen voor 1976, vermeerderd met de nog te betalen saldi van vroeger vastgelegde investeringen. Deze laatste vertegenwoordigen in feite het grootste deel (in totaal 2513,7 miljoen) van het vastgestelde bedrag. Die overschotten zullen echter slechts éénmaal in aanmerking komen. 1976 is immers een jaar tijdens hetwelk naar een nieuwe methode wordt overgeschakeld. De tot op heden gevolgde werkwijze bestond erin elk jaar leningsmogelijkheden te scheppen ^{2-1}} belope van het totale bedrag van de kasuitgaven, vastgesteld voor het in beschouwing genomen jaar en dit met betrekking tot de investeringsprogramma's van het lopende jaar zowel als tot dat van de vorige jaren.

Door volgens de nieuwe methode het totale bedrag van de leningen voor de financiering van welbepaalde programma's in eenmaal vast te stellen, ontwijkt men het gevaar dat op zeker ogenblik niet meer over de leningsmogelijkheden kan worden beschikt die nodig zijn om reeds aangegane verbintenissen te honoreren.

Ten einde de financiering van de investeringsprogramma's in de sector van het stedelijk openbaar vervoer veilig te stellen voor de toekomst, wordt door dit wetsontwerp, voor de gezamenlijke maatschappijen voor intercommunaal vervoer, de mogelijkheid geschapen, onder Staatswaarborg bijkomende leningen aan te gaan voor een totaal van 7,5 miljard F, hetgeen neerkomt op zowat een verdubbeling van de bestaande leningscapaciteiten.

Algemene bespreking.

De vraag werd gesteld of dit wetsontwerp wel past in het raam van het door de Minister aangekondigde plan tot herstructurering van het openbaar vervoer. Hierbij werd gewezen op de terugslag die dit ontwerp op die herstructurering zou kunnen hebben nl, door de onderhandelingspositie te verzwakken van de maatschappijen die hun financiële toc-

tés, lesquelles illfaillimient leur situation financière en usant de la possibilité qui leur est offerte d'émettre des emprunts.

Ce projet a encore donné lieu aux considérations suivantes:

1. il convenait, soit de joindre l'avis du Conseil d'Etat au présent projet, soit d'invoquer l'urgence pour ne pas avoir à consulter le Conseil d'Etat.

Le défaut de l'une ou l'autre de ces alternatives a entraîné la violation des dispositions de l'article 3 des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat.

2. au premier alinéa de l'article 1 sont énoncés, d'une part, le principe de l'émission éventuelle d'un emprunt et, d'autre part, celui de la garantie de l'Etat en faveur de ces emprunts. Cette garantie de l'Etat est, au second alinéa, rendue tributaire d'un arrêté royal. Il est bien possible que cette rédaction se prête à une certaine confusion: il serait possible d'interpréter ces deux textes de façon telle que le premier alinéa prévoie la possibilité d'émettre un emprunt et le deuxième alinéa, l'octroi de la garantie de l'Etat sans que tous les emprunts doivent nécessairement être émis avec cette garantie.

Le Ministre a fourni à ce sujet les explications suivantes:

1. le projet n'a aucun rapport avec les restructuration projetée des transports publics. Les emprunts doivent permettre la modernisation du matériel de transport.

Il n'a également rien à voir avec les travaux du pré-métro, ceux-ci n'étant pas financés par les S. T. I.;

2. l'avis du Conseil d'Etat n'a pas été demandé vu l'urgence. Ce point n'a pas été signalé par oubli;

3. les emprunts et la garantie de l'Etat couvrent un même montant maximum, à savoir 7,5 milliards.

Discussion des articles.

Article 1.

Par voie d'amendement (Doc. na 804/2), M. Baudson propose de rendre publique l'utilisation des emprunts émis par la S. T. I. dans les quotidiens de la région où la S. T. I. a ses activités.

S'il est vrai qu'actuellement les luxueux rapports annuels de la S. T. I. ne parviennent pas jusqu'à l'utilisateur habituel des transports en commun, celui-ci s'intéresse néanmoins à l'amélioration des transports publics dans sa région. L'amendement se fonde sur des considérations démocratiques: le public doit être mieux informé de l'affectation des deniers de l'Etat.

Afin de rencontrer les observations émises au sujet du coût d'une telle publication et de la définition de la notion « quotidien de la région », l'auteur a modifié son amendement en ce sens que cette publication ne porterait plus que sur une synthèse, dans un seul quotidien largement diffusé dans la région.

stand zouden verzwakken door gebruik te maken van de mogelijkheid die hun geboden wordt om leningen uit te schrijven.

Bij dit ontwerp werden nog volgende bedenkingen gemaakt:

1. ofwel moest het advies van de Raad van State bij her ontwerp worden gevoegd ofwel moest de dringende noodzaak om de Raad van State niet te raadplegen worden ingeroepen.

Daar noch het ene noch het andere is gebeurd werd artikel 3 van de gecoördineerde wetten betreffende de Raad van State overschreden;

2. in het eerste lid van artikel 1 wordt enerzijds het principe vastgelegd van de leningsmogelijkheid en anderzijds dat van de Staatswaarborg voor de leningen. In het tweede lid wordt die Staatswaarborg van een koninklijk besluit afhankelijk gemaakt. Die redactie kan wel enige verwarring scheppen: men zou die twee teksten aldus kunnen interpreteren dat bij het eerste lid in een leningsmogelijkheid wordt voorzien en bij het tweede lid de Staatswaarborg wordt verleend zonder dat noodzakelijkerwijze alle leningen met Staatswaarborg worden aangegaan.

De Minister verstrekke volgende uitleg terzake:

1. het ontwerp heeft met de geplande herstructurering van het openbaar vervoer niets te maken. De leningen moeten het mogelijk maken het vervoermaterieel te moderniseren.

Met de bouw van premetrowerken heeft het ontwerp evenmin uitstaans, daar deze werken niet door de M. I. V. worden gefinancierd;

2. het advies van de Raad van State werd niet gevraagd gelet op de dringende noodzaak: dit werd het vergetelheid niet vermeld;

3. de leningen en de staatswaarborg dekken eenzelfde maximumbedrag nl. 7,5 miljard.

Bespreking van de artikelen.

Artikel 1.

Bij wijze van amendement (Stuk n° 804/2) stelt de heer Baudson voor de aanwending van de door de M. I. V. aangegane leningen bekend te maken in de dagbladen van de streek waar bedoelde M. I. V. werkzaam is.

Thans is het zo dat de luxueuze jaarverslagen van de M. I. V. niet ter kennis komen van de gewone gebruiker van het openbaar vervoer: deze stelt nochtans belang in de verbetering van het openbaar vervoer in zijn gewest. Het amendement is gegrond op democratische overtuigingen: het publiek moet beter worden ingelicht omtrent de aanwending van de openbare gelden.

Om tegemoet te komen aan opmerkingen in verband met de kostprijs van een dergelijke publicatie en de omschrijving van het begrip « dagblad van de streek » heeft de auteur zijn amendement zo gewijzigd dat slechts een synthese zou worden gepubliceerd in één in de streek algemeen verspreid dagblad.

Le Ministre met en doute la nécessité d'une telle publication: actuellement déjà, l' presse public de nombreux articles sur les transports publics, ce qui prouve à suffisance que les journalistes sont bien documentés et consultent les rapports annuels. Toute publication rendue obligatoire porterait sans doute atteinte au principe de la liberté de la presse.

Un membre estime qu'il est malheureux que ce principe soit invoqué à ce propos: en effet, la loi sur le maintien de la diversité de la presse quotidienne d'opinion prévoit dès à présent que l'aide accordée doit, à concurrence de 25 %, être consacrée à la publicité émanant d'établissements publics.

L'amendement modifié est rejeté par 11 voix contre 2.

Les deux articles ainsi que l'ensemble du projet sont adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

M. BODE.

Le Président,

J. VAN ELEWYCK.

De Minister betwijfeldt de noodzaak van een dergelijke publiciteit: er wordt nu reeds in de pers heel wat gepubliceerd over het openbaar vervoer, hetgeen bewijst dat de journalisten wel degelijk gedocumenteerd zijn en de jaarverslagen raadplegen. Een verplichte publiciteit zou wellicht indruisen tegen het principe van de persvrijheid.

Een lid achtte echter het inroepen van dit laatste principe terzake niet gelukkig: in de wet tot het behoud van de verscheidenheid in de opiniedagbladpers wordt immers nu reeds bepaald dat 25 % van de verleende hulp moet worden besteed aan publiciteit vanwege overheidsinstellingen.

Het gewijzigd amendement werd verworpen met 11 stemmen tegen 2.

De twee artikelen, alsmede het gehele ontwerp, werden eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

M. BODE.

De Voorzitter,

J. VAN ELEWYCK.

ANNEXE.

S. T. I. B. (BRUXELLES).

Investissements 1976 (en millions).

I. En cours au 1^{er} janvier 1976 (programmes antérieurs).

	Solde des engagements	Paiements
A. Dépôts:		
a) Haren (garage autobus)	394	284
b) Auderghem (voies, équipements)	148,9	53,9
c) Birmingham (études, terrains) ...	0,5	0,5
Sous-totaux ...	543,4	338,4
B. Matériel fixe:		
Voies (grande ceinture), lignes aériennes, sous-stations et câbles ...	103,7	103,7
C. Matériel roulant:		
Voitures articulées, dont 698,9 M pour 40 voitures commandées en 1975}	703	315,1
43 rames métro	751,8	583
Locomotives et wagons d'entretien .	39,4	38,2
290 autobus	353,3	311,2
Sous-totaux ...	1847,7	1247,5
D. Exploitation:		
Aménagement dispatching	4,9	4,9
TOTAUX ...	2499,5	1694,5

II. Investissements programme 1976:

	Engagements	Paiements
A. Dépôts:		
a) Haren:		
- étude et 1 ^{re} phase construction bâtiment social, atelier central et collecteur principal	250	45
- Equipements atelier autobus .	35	10
b) Auderghem (équipements métro)	10	10
c) Birmingham (études, terrains) ...	50	50
Sous-totaux ...	345	115
B. Matériel fixe:		
Voies (axe Nord-Sud et améliorations diverses), lignes aériennes, sous-stations et câbles	154	94
C. Matériel roulant:		
Wagons d'entretien	10	10
Autobus (54 normaux et ± 34 minibus)	217	57
20 voitures articulées	470	259
Sous-totaux ...	697	326
TOTAUX ...	1196	535

BIJLAGE.

M.I. V. B. (BRUSSEL).

Investeringen 1976 (in miljoenen).

I. Lopend op 1 januari 1976 (vorige programma's).

	Overschotten van vastleggingen	Betalingen
A. Stelplaatsen:		
a) Haren (autobusgarage)	394	284
b) Oudergem (sporen, uitrusting) ...	148,9	53,9
c) Birmingham (studies, terreinen) .	0,5	0,5
Sub-totaal ...	543,4	338,4
B. Vast materieel:		
Sporen (grote ring), luchtlijnen, onderstations en kabels	103,7	103,7
C. Rollend materieel:		
Gelede voertuigen (waarvan 698,9 M voor 40 voertuigen, besteld in 1975)	703	315,1
43 metrostellen	751,8	583
Locomotieven en onderhoudsvoertuigen	39,4	38,2
290 autobussen	353,3	311,2
Sub-totaal ...	1847,7	1247,5
D. Exploitatie:		
Dispatching uitrusting	4,9	4,9
TOTALEN ...	2499,5	1694,5

II. Investerings programma 1976.

	Vastleggingen	Betalingen
A. Stelplaatsen:		
a) Haren:		
- studie en 1 ^{ste} fase oprichten van sociale gebouwen, centrale werkplaats en hoofd-collector	250	45
- Uitrusting autobuswerkplaats .	35	10
b) Oudergem (metro-uitrusting) ...	10	10
c) Birmingham (studies, terreinen) .	50	50
Sub-totaal ...	345	115
B. Vast materieel:		
Sporen (Noord-Zuid-as en diverse verbeteringen), luchtlijnen, onderstations en kabels	154	94
C. Rollend materieel:		
Onderhoudsvoertuigen	10	10
Autobussen (54 normale en ± 34 minibussen)	217	57
20 gelede voertuigen	470	259
Sub-totaal ...	697	326
TOTALEN ...	1196	535

111. RfHOIVfllflllClt COLmlllt	50	SU
IV. Totaus gelléraux	3745,5	2279,5
V. Capacité d'emprunt accordée en 1976	63	63
VI. Capacité d'emprunt restant à accorder	3682,5	2216,5
arrondi à ...	3683	2217

M. I. V. G. (GAND).

Investissements 1976 (en millions).

I. En cours au 1^{er} janvier 1976 (programmes antérieurs).

	Solde des engagements	Paiements
- 23 autobus	13,2	11,1
- installations fixes	1	1
Totaux	14,2	12,1

II. Investissements programme 1976.

	Engagements	Paiements
- 19 autobus	38	27,6
- installations fixes	26,5	25,5
- divers	4	4
Totaux	68,5	57,1

III. Totaux généraux	82,7	69,3
IV. Capacité d'emprunt accordée en 1976	25	25
V. Capacité d'emprunt restant à accorder	57,7	44,3
arrondi à ...	58	45

111. tOf,ell,ie ldeTlllClll'lll8	50	2279,5
IV. Algcillcl/c totalen	3745,5	2279,5
V. Capacité van de ill 1976 toege-stalle leningen	63	63
VI. Capaciteit van de 110g toe te stalle leningen	3682,5	2216,5
afgerond op ...	3683	2217

M. I. V. G. (GENT).

Investerings 1976 (in miljoenen).

I. Lopend op 1 januari 1976 (vorige programma's).

	Overschotten van vastleggingen	Betalings
- 23 autobussen	13,2	11,1
- vaste installaties	1	1
Totaal	14,2	12,1

II. Investerings programma 1976.

	Vastleggingen	Betalings
- 19 autobussen	38	27,6
- vaste installaties	26,5	25,5
- allerlei	4	4
Totaal	68,5	57,1

III. Algemene totalen	82,7	69,3
IV. Capaciteit van de in 1976 toegestane leningen	25	25
V. Capaciteit van de nog toe te stane leningen	57,7	44,3
afgerond op ...	58	45