

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969

12 DECEMBER 1968

WETSONTWERP

houdende bekrachtiging van de overeenkomst dd. 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,

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN.
DE POSTERIJEN, TELEGRAFIE
EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft het onderhavige wetsontwerp, dat door de Senaat werd overgezonden, grondig onderzocht.

Het ontwerp machtigt de N. M. B. S. ertoe tijdens een bepaalde periode een aantal spoorwagens te bestellen bij de ondernemingen die rollend materieel vervaardigen. Mede dank zij deze bestellingen, zal het de betrokken ondernemingen mogelijk zijn de reconversie door te voeren.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Larners.

A. - Leden: de heren Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. - de heren Brouhon, Hicquet, Lacroix, Larners, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. - de heren Boey, Bosscart, Cantillon, Corbeau, Philippart. - de heren Goemans, Van Steenkiste. - de heer Boon.

B. - Plaatsvervangers : de heren De Mey, Urbain Van Rompae!, Willems. - de heren Cools (O.), Cudell, Tibbeut, V'endenhove. - de heren De/ruelle (Gérard), Herbage, Holoet. - de heer Mattheyssens. - de heer Leclercq.

Zi«.

196 (1968-1969) :

- N' I: Ontwerp overgezonden door de Senaat.

Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969

12 DÉCEMBRE 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,

RAPPORT

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

PAR M. CLAEYS.

MESDAMES. MESSIEURS.

Votre Commission a soumis à un examen attentif le présent projet, transmis par le Sénat.

Ce projet autorise la S. N. C. B. à commander pendant un certain temps, auprès des entreprises qui fabriquent du matériel roulant, un certain nombre de voitures de chemin de fer. Grâce à ces commandes notamment, il sera possible à ces entreprises de poursuivre leur reconversion.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Larners.

A. - Membres: MM. Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. - MM. Brouhon, Hicquet, Lacroix, Larners, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. - MM. Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. - MM. Goemans, Van Steenkiste. - M. Boon.

B. - Suppléants: MM. De Mey, Urbain, V. Rompae!, Willems. - MM. Cools (J.), Cudell, Tibbaut, V'endenhove. - MM. De/ruelle (Gérard), Herbage, Halvoet. - M. Mattheyssens. - M. Leclercq.

Voir:

196 (1968-1969) :

- N' I: Projet transmis par le Sénat.

Onze industrie van rollend spoorwagematerieel is jar en lang een zeer belangrijke sector van ons industrieel leven geweest die over de ganse wereld de spoorwegen van rijdend materieel voorzagt.

Daar in zeer vele landen, die traditionele afnemers waren, een eigen industrie van rollend spoorwagematerieel het leven zag, ging een belangrijk afzetgebied verloren wat onmiddellijk zeer nadelige gevolgen had voor onze industrie. Het aantal ondernemingen van die sektor vernederde dan ook stelselmatig.

Daar waar die industrie enkele jaren geleden nog zowat 31 ondernemingen telde, zijn er op dit ogenblik nog slechts 6 dergelijke ondernemingen. Bij deze 6 is Cockerill-Ougrée bijgerekend ofschoon deze in feite geen specifiek werkhuis van rollend materieel is maar zich beperkt tot het vervaardigen van lokomotieven. Ook de A. C. E. C. oefent een zekere activiteit uit in die sektor, activiteit die evenwel beperkt is tot het electrisch gedeelte van lokomotieven.

De bestellingen van de N. M. B. S. zowel van tractiematerieel als van rijtuigen en goederenwagens, zijn steeds een belangrijke steun geweest voor de nijverheid.

Het tienjarenplan van 1959 heeft tot gevolg gehad dat het materieel volledig gemoderniseerd werd :

- 1 520 stoomlokomotieven zijn sedert 1958 uitgeschakeld en werden vervangen door 820 electrische lokomotieven;

- 2349 houten rijtuigen voor reizigersvervoer zijn vervangen door 784 metalen rijtuigen en 104 dubbele electrische automotrices;

- het park van 70 788 goederenwagens is teruggebracht tot een getal dat amper 13 000 bereikte op oktober 1968. Dit aantal moet nog verminderd worden tot nagenoeg 35000. Dit moet evenwel gepaard gaan met een verdere modernisering, rekening houdend met de wensen van het cliënteel, met de wijzigingen in de nijverheid en met de mogelijkheden die geboden worden door de technische vooruitgang.

Al deze bestellingen hebben de betrokken nijverheid geholpen in de zeer moeilijke omstandigheden die het verlies van buitenlandse afzetgebieden met zich heeft gebracht. Zo werd tussen 1951 en 1966 een totaal van bestellingen gedaan die de som van 15 miljard frank bereikte, wat de omschakeling, fusie en sanering van die bedrijfstak op soepeler wijze heeft mogelijk gemaakt.

Nu het programma van de N. M. B. S. tamelijk ver afgevoerd is, zullen de resterende firma's van rollend spoorwagematerieel zich opnieuw in moeilijkheden bevinden indien de N. M. B. S. zich tussen 1967 en 1971 beperkt tot de voorzefne bestelling van ± 1 125 goederenwagens. Dit bestellingsprogramma lijkt totaal onvoldoende om de betrokken ondernemingen te laten in de eerstkomende jaren een voldoende activiteit te handhaven.

Om dit doel te bereiken en terzelfdertijd de betrokken ondernemingen een voldoende levensmogelijkheid te verzekeren die hun zou toelaten de noodzakelijke reconversie te realiseren, heeft de Regering besloten het aantal te bestellen wagens te vermeerderen tot 1:700, waarbij de Staat de constructiekosten voor deze aanvullende bestelling van 3575 wagens te zijnen laste neemt.

Het onderhavige wetsontwerp strekt ertoe de overeenkomst tussen de Belgische Staat en de N. M. B. S. wettelijk te bekrachtigen (art. 1) en daardoor aan de N. M. B. S. de nodige machtiging te verlenen om de uitgaven te dekken die voortvloeien uit de financiering van die aanvullende bestellingen (art. 2). De financiële lasten van de leningen zullen door de Staat gedragen worden (art. 3).

Pendant de longues années, notre industrie de fabrication de matériel roulant a été un secteur très important de notre vie industrielle: elle a pourvu les chemins de fer du monde entier de matériel roulant.

Comme de très nombreux pays qui étaient nos clients traditionnels ont mis sur pied leur propre industrie de fabrication de matériel roulant, des débouchés importants ont été perdus. Il en est immédiatement résulté des conséquences très désastreuses pour notre industrie: le nombre des entreprises de ce secteur a dès lors diminué régulièrement.

Alors qu'il y a quelques années cette industrie comptait encore quelque 34 entreprises, il ne subsiste plus, à l'heure actuelle, que 6 de ces entreprises qui fabriquent du matériel roulant de chemin de fer. Parmi celles-ci, on compte Cockerill-Ougrée malgré qu'en fait il ne s'agit pas spécifiquement d'un atelier de construction du matériel roulant, mais se borne à construire des locomotives. Les A. C. E. C. exercent également une certaine activité dans ce secteur: elle se limite toutefois à la fabrication de l'équipement électrique des locomotives.

Les commandes passées par la S. N. C. B., tant en ce qui concerne le matériel de traction que les voitures et les wagons de marchandises, ont toujours constitué un soutien important pour notre industrie.

Le plan décennal de 1959 a eu pour résultat la modernisation complète du matériel:

- 1520 locomotives à vapeur ont été mises hors service depuis 1958 et remplacées par 820 locomotives électriques;

- 2319 voitures en bois pour le transport de voyageurs ont été remplacées par 781 voitures métalliques et 104 automotrices doubles;

- le parc de 70 788 wagons de marchandises a été ramené à 13 000 unités seulement au 1^{er} octobre 1968. Ce nombre doit encore être diminué à 35 000 unités environ. Cette réduction doit toutefois s'accompagner d'une poursuite de la modernisation, compte tenu des vœux de la clientèle, des modifications dans l'industrie et des possibilités qu'offre le progrès technique.

Toutes ces commandes ont aidé l'industrie précitée dans les circonstances très difficiles dues à la perte de débouchés étrangers. Ainsi, entre 1954 et 1966, fut réalisé un total de commandes atteignant la somme de 15 milliards de francs, ce qui a permis de procéder d'une manière plus souple à la reconversion, la fusion et l'assainissement de cette branche d'industrie.

Le programme de la S. N. C. B., étant près de toucher à sa fin, les firmes restantes de matériels ferroviaire roulant se trouveront à nouveau en difficulté si la S. N. C. B. se borne, entre 1967 et 1971, à la commande prévue de quelque 1 125 wagons de marchandises. Ce programme de commandes apparaît tout à fait insuffisant pour permettre aux entreprises intéressées de maintenir une activité satisfaisante au cours des prochaines années.

Afin d'atteindre cet objectif et d'assurer en même temps aux entreprises intéressées une viabilité suffisante, qui leur permettrait de procéder à la reconversion indispensable, le Gouvernement a décidé de porter à 4700 le nombre des wagons à commander. L'Etat prenant à sa charge les frais de construction de cette commande complémentaire de 3575 wagons.

Le présent projet de loi tend à entériner légalement (art. 1) la convention entre l'Etat Belge et la S. N. C. B., et donner par là à la S. N. C. B. l'autorisation nécessaire pour couvrir les dépenses qui découlent du financement de ces commandes complémentaires (art. 2). Les charges financières des emprunts seront supportées par l'Etat (art. 3).

Uw verslaggever meent aldus de draaaijwijdte van dit ontwerp voldoende te hebben toegelicht.

Algemene bespreking.

Bij de algemene bespreking worden hoofdzakelijk de mogelijkheden aangetoond die de N. M. B. S. biedt om in haar eigen werkplaatsen de voorgestelde bestellingen uit te voeren.

Men had aldus kunnen vermijden dat sommige werkplaatsen van de N. M. B. S. gesloten worden en dat in andere de personeelsbezetting grotendeels wordt vermindert. Een arbeidsgelegenheid in de openbare sector is een arbeidsgelegenheid in de privé sector waard. Waarom dan de aktiviteit van de centrale werkplaatsen of lijnwerkplaatsen verminderen, ten gunste van de privé nijverheid.

Er werd eveneens gevraagd of de prijs die zal betaald worden aan de privé nijverheid niet hoger zal liggen dan de kostprijs in de eigen werkplaatsen van de N. M. B. S.

Tenslotte werd de wens uitgesproken dat in deze aanleggelegenheid de verdeling op een billijke wijze zou geschieden en dat de toewijzing van de bestellingen zou gebeuren met inachtneming van de noden en behoeften van een regionaal-economisch beleid.

Het antwoord van de Minister kan als volgt samengevat worden:

Het vijfjarenplan dat de N. M. B. S. zelf had opgesteld was voorzien voor de eigen werkplaatsen.

Het oorspronkelijk plan van de N. M. B. S. voorzag voor de eigen werkplaatsen tussen 1968 en 1972, in een constructie van 2 775 wagens tegenover een hesteling bij de privé nijverheid van 1 125 wagens.

Alsdan vond evenwel de crisis plaats waarmee « Anglo Germain » geconfronteerd werd en heeft men gezocht naar een oplossing om het dreigend gevaar voor werkloosheid af te wenden.

In de verschillende lijnwerkplaatsen worden geen wagens gebouwd maar enkel hersteld en onderhouden. Wegens de aanzienlijke vermindering van het tractiemateriaal en het wagenpark is het aantal onderhoudswerken dan ook in belangrijke mate gedaald.

De N. M. B. S. dankt echter haar personeel niet af.

De vrijgekomen betrekkingen worden evenwel niet altijd opnieuw bezet.

Zo kwam men tot een belangrijke daling van het effectief. Anderzijds blijven er nog in de constructiewerkplaatsen van de N. M. B. S. een aanzienlijk aantal wagens (2 775) af te werken. Dit is het geval in de werkplaatsen van Salzines, Quesmes en Gentbrugge.

Indien de conventie niet bekrachtigd wordt zullen bepaalde privébedrijven opnieuw verplicht zijn om tot sluiting over te gaan. Vooral de streek van het Centrum die reeds zo zwaar getroffen werd, zou hiervan het slachtoffer zijn. Daarom werd een bijkomende bestelling gedaan van 3 575 wagens waarvan de toewijzing gebeurt in overleg met al de betrokken ondernemingen en met Fabrimetal; de verdeling zal dermate gebeuren dat zowel het Noorden als het Zuiden van het land er voordeel zullen uithalen.

Het vaststellen van de prijs kan door de N. M. B. S. zeer goed gevolgd worden. De eigen ateliers beschikken over alle elementen die de kostprijs bepalen. Vandaar dat tijdens de onderhandelingen de N. M. B. S. altijd sterk zal staan: de kostprijs van de privébedrijven kan steeds gecontroleerd worden aan de hand van de prijs die men door eigen fabricatie bereiken kan.

Votre rapporteur pense avoir éclairé ainsi suffisamment la portée du présent projet.

Discussion générale.

Au cours de la discussion générale, l'attention a été principalement attirée sur les possibilités qu'offre la S. N. C. B. en ce qui concerne l'exécution des commandes proposées dans ses propres ateliers.

De cette manière, on eut pu éviter la fermeture de certains ateliers de la S. N. C. B. et la réduction du personnel de certains autres. Un emploi du secteur public équivaut à un emploi du secteur privé. Pourquoi, dès lors, réduire l'activité des ateliers centraux ou des ateliers de ligne au profit de l'industrie privée ?

Il a également été demandé si le prix à payer à l'industrie privée ne sera pas plus élevé que le prix coûtant dans les ateliers mêmes de la S. N. C. B.

Enfin, le voeu a été exprimé qu'en cette matière la répartition soit équitable et que l'attribution des commandes se fasse en considérant les impératifs et les besoins d'une politique économique régionale.

La réponse du Ministre peut se résumer comme suit:

Le plan quinquennal que la S. N. C. B. avait établi, était celui qui avait été prévu pour ses propres ateliers.

Le plan initial de la S. N. C. B. prévoyait la construction dans ses propres ateliers, pendant la période de 1968 à 1972, de 2 775 wagons, ainsi qu'une commande de 1 125 wagons à l'industrie privée.

A ce moment, s'est produite toutefois la crise à laquelle les ateliers Anglo-Germain furent confrontés et on a cherché à trouver une solution à la menace de chômage toujours croissante.

Dans les différents ateliers de ligne, on ne construit pas des wagons: on les répare et on les entretient uniquement. En raison de la diminution considérable du matériel de traction et du parc à wagons, les travaux d'entretien ont également diminué considérablement quantitativement.

La S. N. C. B. ne licencie pas son personnel. Toutefois, les emplois rendus vacants ne sont pas toujours réoccupés.

Les effectifs ont diminué de la sorte dans une mesure importante. D'autre part, il reste dans les ateliers de construction de la S. N. C. B. un nombre important de wagons (2 775) dont la construction doit encore être achevée. Ces ateliers sont ceux de Salzines, de Quesmes et de Gentbrugge.

Si la convention n'était pas ratifiée, certaines entreprises privées seraient obligées de fermer leurs portes. C'est surtout la région du Centre, déjà si lourdement éprouvée, qui en serait la principale victime. C'est pourquoi il a été passé une commande supplémentaire de 3 575 wagons, dont l'adjudication a lieu en accord avec les entreprises en question et avec Fabrimetal et dont bénéficieront aussi bien le Nord que le Sud du pays.

La S. N. C. B. est à même de contrôler l'établissement du prix. Ses ateliers disposent, en effet, de tous les éléments de détermination du prix de revient. C'est ce qui explique que la position de la S. N. C. B. lors des négociations, peut toujours être ferme: les prix de revient comptés par l'industrie privée peuvent toujours être contrôlés par la comparaison avec les prix pouvant être atteints par sa propre production.

Ten slotte wordt nog eens de nadruk gelegd op de bedoeling van deze aanvullende bestelling: tijdens de periode tot en met 1972 moeten de betrokken ondernemingen er over waken dat een effectieve omschakeling plaats heeft. Er moet niet gerekend worden op een herhaling van de staatstussenkomst.

De artikelen evenals het gehele ontwerp werden eenparig aangenomen.

De Verslaggever

D. CLAEYS.

De Voorzitter,

R. LAMERS.

Enfin, l'accent a été mis une nouvelle fois sur l'intention qui est à l'origine de cette commande supplémentaire: pendant la période prenant fin en 1972, les entreprises intéressées doivent veiller à une reconversion effective de leurs installations. Il ne faut certes pas compter sur une répétition de l'intervention de l'Etat.

Les quatre articles ainsi que l'ensemble du projet ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

D. CLAEYS.

Le Président,

R. LAMERS.