

**Belgische Senaat**

**Gewone Zitting 2001-2002**



**2-192**

Plenaire vergaderingen  
Donderdag 21 maart 2002

Ochtendvergadering

## **Handelingen**

**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2001-2002**

## **Annales**

Séances plénières  
Jeudi 21 mars 2002

Séance du matin

**2-192**

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:  
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

#### Afkortingen - Abréviations

|             |   |
|-------------|---|
| AGALEV      | Anders Gaan Leven   |
| CD&V        | Christen-Democratisch & Vlaams  |
| ECOLO       | Écologistes   |
| PRL-FDF-MCC | Parti Réformateur Libéral – Front Démocratique des Francophones – Mouvement des Citoyens pour le Changement |
| PS          | Parti Socialiste  |
| PSC         | Parti Social Chrétien   |
| SP.A        | Socialistische Partij Anders  |
| VL. BLOK    | Vlaams Blok   |
| VLD         | Vlaamse Liberalen en Democraten   |
| VU-ID       | Volksunie-ID21  |

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)

**Inhoudsopgave**

|   |    |
|---|----|
| Wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS (Stuk 2-933)..... | 4  |
| Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (Stuk 2-934) (Evocatieprocedure).....  | 4  |
| Algemene bespreking.....  | 4  |
| Regeling van de werkzaamheden.....  | 34 |
| Berichten van verhindering.....   | 51 |

**Sommaire**

|  |    |
|--|----|
| Projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB (Doc. 2-933)..... | 4  |
| Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (Doc. 2-934) (Procédure d'évocation).....  | 4  |
| Discussion générale.....   | 4  |
| Ordre des travaux.....   | 34 |
| Excusés.....   | 51 |

**Voorzitter: mevrouw Sabine de Bethune, eerste ondervoorzitter**

*(De vergadering wordt geopend om 10.10 uur.)*

**Wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS (Stuk 2-933)**

**Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (Stuk 2-934) (Evocatieprocedure)**

**Algemene bespreking**

**De voorzitter.** – Ik stel voor deze wetsontwerpen samen te bespreken. *(Instemming)*

**De heer Marc Hordies (ECOLO), rapporteur.** – *De bespreking en de goedkeuring in de commissie van het wetsontwerp over het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 waren gekoppeld aan het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991. De goedkeuring van dit tweede wetsontwerp hing voor verschillende senatoren af van de instemming, door de regionale parlementen, met het samenwerkingsakkoord.*

*De algemene bespreking van het wetsontwerp is in twee fasen gebeurd. De eerste besprekingen hadden plaats op 27 november en 4 december 2001. Dan werd de discussie geschorst in afwachting van de stemmingen in de regionale parlementen over het samenwerkingsakkoord.*

*In eerste instantie werd gewezen op de schuldenlast van de NMBS. Die zou stijgen van 110 miljard Belgische frank in 2000 tot 607 miljard in 2021. Is het in die situatie wel redelijk de NMBS te vragen voor 14% bij te dragen aan het investeringsplan? Sommigen zijn van oordeel dat de hoge schuldenlast de ondergang van de NMBS zal betekenen. In tegenstelling tot Duitsland heeft België de schuld van de spoorwegen immers niet overgenomen.*

*In een intern document van de onderneming is sprake van een schuld van 600 miljard in 2010. De minister wijst er evenwel op dat hierin geen rekening wordt gehouden met het feit dat de NMBS de middelen van HST-Fin al heeft gekregen en evenmin met de uitvoering van het strategisch plan dat de NMBS moet uitwerken. Het is dus niet gemakkelijk nu te ramen hoeveel de schuld van de NMBS in 2012 zal bedragen. Het strategisch plan moet immers de financieringsbehoeften en middelen in kaart brengen.*

*De minister zegt dat ze bereid is opnieuw te praten over de schuld van de NMBS, ook over het probleem ABX, als de onderneming haar strategisch plan heeft opgesteld en haar begroting anders voorstelt. Ze meent echter dat het debat over die schuld moet worden gevoerd bij de vorming van de*

**Présidence de Mme Sabine de Bethune, première vice-présidente**

*(La séance est ouverte à 10 h 10.)*

**Projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB (Doc. 2-933)**

**Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (Doc. 2-934) (Procédure d'évocation)**

**Discussion générale**

**Mme la présidente.** – Je vous propose de joindre la discussion de ces projets de loi. *(Assentiment)*

**M. Marc Hordies (ECOLO), rapporteur.** – Le rapport relatif à ce projet de loi a ceci de particulier que sa discussion et son approbation en commission ont été intimement liées au projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991. L'approbation de cette loi était, par ailleurs et pour plusieurs sénateurs, subordonnée à l'assentiment, par les parlements régionaux, à l'accord de coopération du 11 octobre 2001. Aussi, une bonne part des éléments de la discussion relative à ce projet de loi dont je suis rapporteur se retrouve dans le rapport écrit de M. Siquet. Je voudrais cependant, pour la cohérence du débat, en reprendre les éléments saillants.

Il y eut deux séquences dans la discussion générale de ce projet de loi. Une première partie eut lieu le 27 novembre et le 4 décembre 2001. La discussion fut ensuite suspendue dans l'attente des votes des parlements régionaux relatifs à l'accord de coopération. Je vais donc relater cette discussion en deux temps, en commençant par une première partie, celle de fin 2001, et en reprenant les débats les plus significatifs.

On relevait d'abord le problème de l'endettement de la SNCB. M. Istasse s'inquiète précisément de cette dette qui passerait de 110 milliards de francs belges en 2000 à 607 milliards en 2021. M. Thissen relève également ce problème, reprenant les chiffres des organisations syndicales et de la direction de la SNCB, estimant cette dette à l'horizon 2010 de 360 milliards pour les unes, entre 400 et 600 milliards pour l'autre. M. Thissen se demande dès lors s'il est raisonnable de demander à la SNCB de participer au plan d'investissement à hauteur de quelque 14% et craint que celle-ci ne doive procéder à de nouveaux emprunts. Pour M. Steverlynck, l'endettement colossal de la SNCB sonnera le glas de la société.

M. Van Quickenborne estime également que l'ampleur de la dette de la SNCB laisse présager sa faillite. La Belgique n'a pas pris cette dette en compte, dit-il, contrairement à ce qui a été fait en Allemagne et en France. M. Van Quickenborne

*volgende regering.*

*De heer Istasse heeft vragen bij de investeringsplannen in het Waals Gewest, vooral met betrekking tot de lijn Brussel-Namen. Zijn de projecten wel verenigbaar met de verlenging van de lijnen naar het Groothertogdom Luxemburg en de uitbouw van de Waalse as?*

*De heer Thissen zegt geschokt te zijn dat er zo weinig politieke prioriteiten in het investeringsplan te vinden zijn en dat bepaalde keuzes absurd lijken. Hij benadrukt de noodzakelijke opwaardering van de lijn Brussel-Luxemburg en meent dat de huidige plannen rond het GEN en de verbinding ervan met de lijn Brussel-Luxemburg niet zullen bijdragen tot de mobiliteit in het zuiden van het land. Hij vindt dat er ook nog lacunes zijn: de verbetering van de bediening van de Waalse havens en luchthavens en de uitbouw van de Waalse as. Hij betreurt tevens dat niets gezegd wordt over de heropening van kleine lijnen.*

*Volgens de minister is het viersporig maken van de lijn 161 Brussel-Luxemburg tot Ottignies de beste oplossing om de capaciteit te verhogen en zo het GEN te kunnen verwezenlijken. Tussen Ottignies en Namen werd geopteerd voor een nieuwe lijn langs de E411-snelweg. Dat project wordt nog nader uitgewerkt. De as Namen-Luxemburg wordt gemoderniseerd zodat de baanvaknelheid tot 160 km/uur kan worden verhoogd.*

*In combinatie met de opening van de Athus-Maasverbinding voor goederenvervoer zullen deze investeringen een erg positieve invloed hebben voor de reizigers naar Luxemburg, die meer en snellere treinen zullen hebben. De minister wees erop dat ze contact heeft opgenomen met het Groothertogdom Luxemburg om de reistijd op de lijn aanzienlijk te verkorten.*

*De heer Hordies zegt dat het behoud van de eenheid van de onderneming, opgenomen in artikel 1 van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001, de veiligheid verzekert in een dicht bevolkt land als België, maar dat zij niet belet dat per activiteitensector aparte rekeningen worden gehouden.*

*De heer Istasse vindt het goed dat de NMBS federaal blijft en dat de eenheid van de onderneming gewaarborgd is. Vlaanderen stelt echter regionale eisen met betrekking tot de bevoegdheid over de NMBS. Uit Europees oogpunt zou het absurd zijn de onderneming te splitsen. De heer Van Quickenborne meent echter dat het debat over de regionalisering van de NMBS nog moet beginnen.*

*De minister antwoordt dat zij het principe van de eenheid van de NMBS altijd heeft verdedigd en dat onder andere ook de werknemers van de onderneming er sterk op aandringen. Het principe is overigens opgenomen in het samenwerkingsakkoord. Na de goedkeuring van dit akkoord krijgt het dus kracht van wet.*

*Dat samenwerkingsakkoord is een goede zaak. Het heeft betrekking op stedenbouw en ruimtelijke ordening, die gewestbevoegdheden zijn. Door dit akkoord verbinden de Gewesten zich ertoe de nodige bouwvergunningen af te geven voor de uitvoering van de geplande investeringen. Zo kan het GEN snel worden verwezenlijkt. Het akkoord maakt het ook mogelijk dat de Gewesten bepaalde werken prioriteit geven.*

*De heer Thissen heeft echter zware kritiek op het ontwerp. Hij*

regrette que le gouvernement actuel n'ait pas voulu résoudre ce problème et annonce qu'on ne pourra éviter un débat à ce sujet lors d'une prochaine formation de gouvernement.

Si les informations relatives à la SNCB sont extrêmement inquiétantes, la ministre relève néanmoins que le document interne de l'entreprise à ce sujet, faisant état d'une augmentation de la dette jusqu'à 600 milliards de francs belges en 2010, a été élaboré de manière réductrice, sans tenir compte du fait, par exemple, que la SNCB a déjà reçu les fonds de la Financière TGV ni de l'exécution du plan stratégique que la SNCB doit élaborer. Il n'est donc pas facile d'évaluer aujourd'hui le montant de la dette de la SNCB en 2012. C'est, en effet, le plan stratégique qui devra mettre en évidence les besoins et les moyens de financement.

Après l'élaboration de ce plan stratégique par la SNCB et la modification de la présentation de sa comptabilité, la ministre se dit disposée à discuter à nouveau de la dette de la SNCB, y compris du problème posé par ABX. Elle estime enfin que le débat sur cette dette ne devra avoir lieu que lors de la formation du prochain gouvernement.

En ce qui concerne le suivi des travaux dans le plan d'investissements, M. Istasse s'interroge plus particulièrement sur les plans d'investissements en région wallonne et notamment, ceux concernant la ligne Bruxelles-Namur. Ces projets seraient-ils bien compatibles avec les prolongements des lignes vers le Grand-Duché de Luxembourg ainsi qu'avec le développement de la dorsale wallonne ?

M. Thissen se dit heurté par le manque de priorités politiques dans le plan d'investissements et du caractère aberrant de certains choix. Il insiste plus particulièrement sur la nécessaire valorisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg et estime que les projets actuels du RER et de sa connexion à la ligne Bruxelles-Luxembourg sont totalement aberrants et n'amélioreront en rien la mobilité dans le sud du pays. Il relève également des lacunes, notamment en matière d'amélioration de la desserte ferroviaire des ports wallons, du raccordement des aéroports wallons ou encore, la dorsale wallonne. M. Thissen regrette également le silence à propos de la réouverture de petites lignes.

En ce qui concerne la ligne 161 Bruxelles-Luxembourg, la ministre répond que la mise à quatre voies de la ligne 161 de Bruxelles jusqu'à Ottignies est la meilleure solution pour l'augmentation indispensable de capacité pour pouvoir accueillir le RER. En ce qui concerne la liaison entre Ottignies et la région de Namur, si le principe d'une ligne nouvelle le long de l'autoroute 411 a été retenu, une définition précise du projet reste à l'étude. Quand à l'axe Namur-Luxembourg, il sera également modernisé pour augmenter la vitesse de référence de la ligne à 160 km/h.

Ces investissements, combinés à l'ouverture de l'axe Athus-Meuse pour le trafic de marchandises, auront un impact très positif pour la clientèle se rendant au Luxembourg. Elle pourra ainsi bénéficier de trains plus rapides et plus fréquents. La ministre a ensuite abordé les démarches entreprises avec le Grand-Duché de Luxembourg pour aboutir à des collaborations visant à une amélioration substantielle du temps de parcours sur la ligne.

M. Hordies a insisté sur le maintien de l'unicité de l'entreprise, unicité exprimée à l'article 1<sup>er</sup> de l'accord de

*vindt dat de juridische grondslag zwak is en dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de schuldenlast van de NMBS. Hij meent ook dat de regering de kritiek negeert die de Raad van State uitte met betrekking tot de bevoegdheidsverdeling tussen de Federale Staat en de Gewesten.*

*Volgens de heer Steverlynck heeft de Raad van State duidelijk gezegd dat het wetsontwerp op verschillende punten ongrondwettig is. Als daar geen rekening mee wordt gehouden, kan dat ernstige gevolgen hebben, onder meer met betrekking tot onteigeningen. De heer Caluwe verwijst eveneens naar het advies van de Raad van State en meent dat de bouw van spoorwegtunnels geen gewestbevoegdheid is.*

*Volgens de minister heeft de regering wel degelijk rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State.*

*Het samenwerkingsakkoord bevat geen enkele wijziging van de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid. De federale regering heeft de inhoud van het investeringsplan aan de Gewesten voorgelegd omdat de samenwerking van de Gewesten nodig is voor de uitbouw van het spoorwegnet. Systemen van co- en prefinanciering maken het mogelijk bij te dragen tot de realisatie van investeringswerken van burgerlijke bouwkunde in het kader van de gewestelijke bevoegdheid: burgerlijke bouwwerken, parkeerruimtes, tunnels en uitgravingen. Het staat de NMBS daarna vrij de spoorweguitrusting voor die infrastructuur te financieren.*

*De minister wijst erop dat er grenzen zijn ingebouwd, namelijk de begrenzing van de bedragen per gewest. Bovendien hebben de gewesten zich ertoe verbonden strikte termijnen te respecteren voor de toekenning van de vereiste vergunningen voor de infrastructuurwerken en voorrang te geven aan investeringen inzake veiligheid.*

*De heer Istasse vindt dat met het record-investeringsbedrag van 688 miljard een industrieel project zal kunnen worden gefinancierd.*

*De heer Thissen is verheugd over het bestaan van een investeringsplan, al betreurt hij dat er zo veel tijd nodig was om het op te stellen. Hij vreest ook dat het binnen de vooropgestelde termijn van twaalf jaar niet kan worden uitgevoerd.*

*De heer Poty wenst dat meer belang gehecht wordt aan de ontvangsten. Het GEN en de uitbreiding van de capaciteit zullen pas over tien tot twaalf jaar voor meer ontvangsten zorgen. Andere investeringen, bijvoorbeeld voor nieuwe voertuigen, veiligheid en reizigersonthaal zullen sneller ontvangsten genereren.*

*Volgens de heer Caluwé vertoont het investeringsplan een zeer groot tekort dat op één of andere wijze zal moeten worden aangevuld, vooral dan met gemeenschapsmiddelen. De NMBS zal het tekort moeten aanvullen met de medewerking van de privé-sector, maar die eist altijd een rendement. Bovendien zal in deze regeerperiode maar 3,7 miljard frank worden geïnvesteerd. Het is dus een tienjarig investeringsplan voor de periode 2005-2015.*

*De minister beklemtoont opnieuw dat de NMBS een strategisch plan moet indienen dat ook rekening houdt met de verwachte ontvangsten uit de diverse operaties, maatregelen en strategische keuzes. Die ontvangsten zullen gevolg hebben voor het vermogen van de NMBS om haar eigen deel van het*

coöperatie du 11 octobre 2001. Elle constitue un gage de sécurité dans un pays aussi dense que la Belgique, même si elle n'empêche évidemment pas la clarification et la séparation des comptes par secteur d'activité.

M. Istasse s'est réjoui du fait que la SNCB demeure fédérale et du maintien de son unicité. Mais il s'inquiète néanmoins que, du côté flamand, des revendications régionales portent sur les compétences relatives à la SNCB. M. Roelants du Vivier constate que la SNCB reste une entreprise fédérale et juge que, dans une perspective européenne, il serait absurde de vouloir scinder cette entreprise. Il estime donc que le gouvernement a bien compris que, pour être concurrentielle en Europe, la SNCB doit rester fédérale. Pour M. Van Quickenborne, en revanche, le débat sur la régionalisation des chemins de fer n'est pas terminé mais doit encore commencer.

La ministre a répondu qu'elle a défendu le principe de l'unicité de la SNCB et que ce principe correspond, en fait, à une forte demande, notamment des travailleurs de l'entreprise. En outre, l'unicité se trouve également inscrite dans l'accord de coopération qui, après approbation, aura force de loi. Enfin, lors de la négociation du nouveau contrat de gestion, la ministre demandera à la SNCB qu'à tout le moins le principe de l'unicité de l'entreprise soit confirmé, voire renforcé.

Sur la justification d'un accord de coopération et l'implication des Régions, M. Istasse se réjouit du fait que les Régions, bien qu'il n'y ait pas de régionalisation, s'obligent, par un accord de coopération, à délivrer les permis de bâtir qui permettront la mise en œuvre des investissements prévus. Pour M. Hordies, cet accord de coopération se justifie pleinement, principalement en ce qu'il concerne l'aménagement du territoire et les permis de bâtir qui sont de compétence régionale. Ainsi, l'accord de coopération permettra de réaliser les travaux du RER le plus rapidement possible. Il offre également l'opportunité aux Régions de faire avancer certains travaux au titre de proactivité avec l'État fédéral.

M. Thissen, quant à lui, exprime les plus vives critiques sur le projet de loi pour plusieurs motifs, notamment la faiblesse de ses fondements juridiques et l'absence de prise en considération suffisante de l'endettement endémique de la SNCB. M. Thissen estime que le gouvernement a ignoré les remarques cinglantes du Conseil d'État relatives au respect de la répartition des compétences entre l'État fédéral et les Régions.

Pour M. Steverlynck, le Conseil d'État a clairement indiqué que le projet de loi est inconstitutionnel sur plusieurs points. Ne pas en tenir compte pourrait avoir des conséquences graves, notamment à propos d'expropriations, le cas échéant, certains projets pouvant s'avérer inconstitutionnels. M. Caluwé renvoie également à l'avis du Conseil d'État et estime que, par exemple, la construction de tunnels ferroviaires ne relève pas de la compétence régionale. La ministre a répondu que le gouvernement avait tenu compte de l'ensemble des remarques formulées par le Conseil d'État.

L'accord de coopération ne modifie en rien la règle de compétence exclusive du pouvoir fédéral. Si le gouvernement fédéral a fait le choix de soumettre le contenu du plan

*investeringsplan te financieren. Het gaat om de alternatieve financiering ten belope van 97 miljard frank in de komende twaalf jaar waartoe de gedelegeerd bestuurder zich schriftelijk verbonden heeft. De minister wijst er overigens op dat de bijdrage van de Staat in het investeringsplan groter zal zijn dan in de vorige plannen.*

*De heer Istasse is tevreden dat de verdeelsleutel 40/60 behouden blijft. De heer Thissen vraagt zich af of dat ook geldt voor de prefinanciering. De heer Steverlynck vindt het behoud van die verdeelsleutel onaanvaardbaar, want hij is nadelig voor de exploitatie van de Vlaamse lijnen. Net als de heer Caluwé wijst hij erop dat in de Senaatswerkgroep Mobiliteit een consensus was bereikt om het GEN-project en de ontsluiting van de zeehavens als prioritaire projecten naar voren te schuiven. Volgens hen was hier een aanzet gegeven tot een compromis waarbij deze projecten van nationaal belang buiten de verdeelsleutel zouden vallen.*

*De heer Van Quickenborne betreurt ten zeerste dat voor de bepaling van de verdeelsleutel politieke in plaats van objectieve criteria zijn aangewend. Hij wenst meer doorzichtigheid, zowel met betrekking tot de NMBS als haar filialen. De heer Ramoudt vindt dat Vlaanderen niet van de verdeelsleutel 60/40 mag blijven afhangen. Hij is wel tevreden over de mogelijkheid tot prefinanciering, die de Vlaamse dynamiek ten goede zal komen.*

*De heer Caluwé meent dat men voor de verdeling van de investeringen objectieve criteria had moeten toepassen in de plaats van de verdeelsleutel 60/40. Hij neemt het voorbeeld van de zeehavens die zorgen voor 140 miljard frank extra fiscale ontvangsten. Daarvan vloeit maar 8 miljard frank terug naar de Vlaamse schatkist en 132 miljard naar de federale schatkist. Het lijkt hem onredelijk dat het Vlaamse Gewest integraal investeringen zou moeten financieren die ontvangsten genereren die bijna volledig terugvloeien naar de federale overheid.*

*De minister heeft bijzondere aandacht voor het probleem van de objectieve criteria. De verdeelsleutel 60/40 is niet noodzakelijk het beste instrument, maar is wel het minst slechte waarover men beschikt. Na bespreking heeft de regering beslist hem te behouden als een belangrijke parameter in de jaarlijkse beoordeling van de uitvoering van het tienjarige investeringsplan. De parameter moet worden bekeken samen met de nationale mobiliteitsstudie, een meer objectieve basis voor een tussentijdse evaluatie van het investeringsplan, niet om het volledig te herzien maar om het aan te passen aan bepaalde vertragingen of moeilijkheden die kunnen opduiken.*

*Na deze algemene bespreking werden de werkzaamheden van de commissie onderbroken tot 14 maart, tot de gewestelijke parlementen hadden ingestemd met het samenwerkingsakkoord. De Senaat is de laatste assemblee die nog haar instemming moet betuigen.*

*Gelet op de besprekingen in de gewestelijke parlementen, wilden de commissieleden de algemene bespreking hervatten.*

*De heer Thissen merkt op dat het Vlaams parlement wel degelijk van plan is de NMBS te regionaliseren. Het is ook gebleken dat de federale eerste minister zich er ten opzichte van de Vlaamse minister-president toe verbonden heeft dat, als er op een bepaald ogenblik juridische problemen rijzen*

d'investissement aux Régions, c'est que le développement du réseau de la SNCB fait inmanquablement appel à une coopération avec les régions, étant donné les incidences en matière d'aménagement du territoire. Les systèmes de co- et de pré-financement permettent bien de contribuer à la réalisation d'investissements en génie civil dans le cadre des compétences propres aux Régions : ouvrages de génie civil, aires de stationnement aux abords des gares, tunnels et tranchées. La SNCB sera ensuite libre de financer l'équipement ferroviaire de certaines de ses infrastructures.

En outre, la ministre rappelle que ces mécanismes sont limités par une autre balise, à savoir le plafonnement des montants par régions. Enfin, la ministre relève que, dans cet accord de coopération, les Régions se sont engagées à respecter des délais stricts quant à l'octroi des permis requis pour la réalisation des travaux d'infrastructures et à réserver l'urgence aux investissements relatifs à la sécurité.

Sur la hauteur du plan d'investissements, M. Istasse estime que son montant record fixé à 688 milliards de francs permettra le financement d'un projet industriel, même s'il devrait être mieux défini dans une étape ultérieure.

M. Thissen, s'il se réjouit de l'existence d'un plan d'investissement, regrette néanmoins qu'il ait fallu tant de temps pour l'élaborer et émet des craintes sur la possibilité de sa réalisation dans le délai annoncé de douze ans. Selon lui, ce plan pourrait s'étendre sur quinze ans si d'aventure des problèmes de financement surgissaient.

M. Poty souhaite qu'en ce qui concerne le plan d'investissement, on accorde davantage d'attention aux recettes. S'il est normal que les recettes engendrées par le RER et les extensions de capacités ne seront tangibles que dans dix ou douze ans, d'autres investissements comme ceux relatifs aux nouveaux véhicules ou à la sécurité et à l'accueil des voyageurs seront plus rapidement productifs.

Pour M. Caluwé, le plan d'investissement accuse un déficit considérable qu'il faudra combler d'une manière ou d'une autre mais surtout par des moyens apportés par les Communautés. La SNCB devra par ailleurs combler les déficits grâce à une collaboration avec le secteur privé qui exigera du rendement de son investissement. De surcroît, M. Caluwé estime que seuls 3,7 milliards de francs seront investis durant l'actuelle législature. Il en conclut donc qu'il s'agit d'un plan d'investissement de dix ans couvrant la période 2005-2015.

La ministre insiste à nouveau sur la nécessité pour la SNCB de remettre son plan stratégique, plan qui devrait définir les recettes attendues des diverses opérations, mesures et choix stratégiques. Ces recettes auront un effet sur la capacité de la SNCB à financer sa part propre du plan d'investissement, dans ce qui a été appelé le financement alternatif d'un montant de 97 milliards de francs réparti sur les douze prochaines années. L'administrateur délégué s'est engagé par écrit sur ce montant. La ministre relève par ailleurs que la part prise en charge par l'État dans le plan d'investissement est beaucoup plus importante que dans les plans précédents.

M. Istasse se réjouit du maintien de la clef de répartition 40/60. M. Thissen s'il constate que cette clef a été conservée, s'interroge néanmoins sur son maintien dans le préfinancement. M. Steverlynck estime inacceptable que l'on

*met betrekking tot investeringswerken waarvoor een pre- of cofinanciering bestaat, de wet zal worden gewijzigd. De heer Thissen vraagt zich af om welke wet het dan wel gaat.*

*De heer Caluwé is ongerust over de toepassingstermijn van het samenwerkingsakkoord. Hij vraagt zich af of er voldoende middelen zijn om de voor 2002 geplande investeringen te financieren. Het samenwerkingsakkoord bevat de verbintenis dat de NMBS, vóór 1 januari 2002, bij het Vlaams Gewest een aanvraag zou indienen voor de Liefkenshoektunnel. Hij vraagt dan ook hoe het staat met dat dossier.*

*De heer Caluwé heeft ook vragen bij de wettelijkheid van de pre- of cofinanciering door de gewesten van bepaalde investeringen voor infrastructuur, meer bepaald voor de Liefkenshoektunnel en de tweede spoorwegtoegang tot de haven van Antwerpen. Hij vindt het wel positief dat de minister zich ertoe verbindt eventuele juridische problemen op te lossen, maar vindt dat die verbintenis strijdig is met de toelichting.*

*De heer Istasse is verheugd dat de Senaat nu over de beide wetsontwerpen kan stemmen, omdat de drie gewesten hun instemming hebben betuigd. Hij vindt dat dit het meest ambitieuze investeringsplan is in de geschiedenis van de Belgische spoorwegen. We mogen echter niet op onze lauweren rusten. Nu moet worden gewerkt aan de omzetting van de Europese richtlijn met betrekking tot de liberalisering van het goederenvervoer per spoor, met respect voor de juridische, sociale en economische uniciteit van de NMBS. De heer Istasse vraagt dat het derde beheerscontract spoedig wordt gesloten.*

*De heer Siquet is ongerust over het behoud en de financiering van de grensoverschrijdende lijn Verviers-Aken.*

*Ik denk dat het samenwerkingsakkoord verankerd is door de verbintenissen van de vijf parlementen. Zelden had een akkoord een zo groot democratisch draagvlak en wordt er zo veel over gedebatteerd.*

*De heer Malcorps meent dat het akkoord een belangrijke stap vooruit betekent voor de dynamisering van de NMBS. Hij wijst ook op de verbintenis van de eerste minister en de federale regering om eventuele juridische problemen op te lossen. De heer Malcorps wijst erop dat zijn fractie tegen de splitsing van de NMBS is. Dat betekent echter niet dat men in Vlaanderen de verdeelsleutel 60/40 niet opnieuw zal betwisten of dat men niet zal streven naar nieuwe samenwerkingsmogelijkheden tussen de NMBS en de gewesten voor plaatselijke lijnen.*

*De heer Ramoudt vindt het verantwoord dat men voldoende tijd genomen heeft om het samenwerkingsakkoord grondig te bestuderen. Hij heeft wel vragen bij de uiteenzetting van de heer Caluwé, die meer aandacht besteedt aan eventuele juridische geschillen dan aan het algemeen belang van Vlaanderen.*

*De heer Caluwé verwijst opnieuw naar de opmerkingen van de Raad van State en vraagt of het standpunt van de eerste minister wel de steun heeft van de voltallige regering.*

*De heer Roelants du Vivier deelt de standpunten van de heren Istasse en Hordies. Hij voegt eraan toe dat tegen 2012 ook moet worden voldaan aan het protocol van Kyoto en dat het dus belangrijk is in die periode in voldoende middelen te*

*maintienne cette clef de répartition telle quelle car elle désavantage l'exploitation des lignes flamandes. Comme M. Caluwé, il relève que le groupe de travail du Sénat sur la mobilité avait convenu de placer comme premières priorités le projet RER et le désenclavement des ports. Il leur semblait que l'on tenait ainsi les prémisses d'un compromis plaçant ces projets hors clef en les considérant comme d'intérêt national.*

*M. Van Quickenborne regrette vivement qu'on ait utilisé des critères politiques et non des critères objectifs pour la fixation des clefs de répartition. Il réclame une transparence plus grande en ce qui concerne tant la SNCB que ses filiales. Pour M. Ramoudt, la Flandre ne peut continuer à dépendre de la règle de répartition 60/40 même s'il estime positifs les éléments de l'accord qui permettent aux Régions de prendre une participation dans les chemins de fer par le biais du système de préfinancement. Ce préfinancement permettra de déployer la dynamique flamande.*

*M. Caluwé estime qu'il aurait fallu appliquer des critères objectifs pour la répartition des investissements plutôt que d'appliquer la règle des 60/40 et il prend l'exemple des ports maritimes qui produisent un accroissement de 7% de la prospérité c'est-à-dire 140 milliards de francs de recettes fiscales supplémentaires, dont 8 milliards seulement retournent au Trésor flamand tandis que les 132 autres sont destinés au Trésor fédéral et bénéficient au pays tout entier. Ce serait, selon M. Caluwé, la Région flamande qui devrait financer intégralement, et à elle seule, des recettes fiscales qui bénéficieraient principalement au Trésor fédéral, ce qui lui paraît au-delà du raisonnable.*

*La ministre se dit particulièrement attentive à la question des critères objectifs. Certes, la clef de répartition 60/40 n'est pas nécessairement le meilleur outil mais elle demeure aujourd'hui le moins mauvais instruments dont on dispose. Le gouvernement, après discussion, a décidé de la conserver comme paramètre important de la mesure annuelle de l'exécution du plan d'investissement. Ce paramètre devra être utilisé de concert avec une étude nationale sur la mobilité qui permettra de réévaluer le plan d'investissement à mi-parcours sur une base plus objective, non en vue de le revoir mais pour l'ajuster suite à certains retards ou difficultés éventuels.*

*Après cette discussion générale, les travaux de la commission seront interrompus jusqu'au 14 mars dans l'attente de l'approbation, par les parlements régionaux, de l'accord de coopération. Si celui de la Région wallonne fut acquis avant cette première partie de la discussion générale, soit le 14 novembre 2001, celui de la Région bruxelloise intervint le 20 décembre de la même année et celui de la Région flamande le 13 mars 2002.*

*Le lendemain du dernier vote régional, la commission a repris ses travaux, le Sénat étant la dernière assemblée à devoir donner son assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001. Au vu des discussions portées dans les parlements des régions, les membres de la commission ont désiré reprendre la discussion générale.*

*M. Thissen relève ainsi une déclaration unanime du Parlement flamand indiquant que l'objectif est bien d'engager un processus de régionalisation de la SNCB. Il relève également que le premier ministre fédéral a pris des engagements vis-à-vis du ministre-président flamand en indiquant que, si des*



*voorzien om het spoorverkeer aan te moedigen. Hij verheugt zich erover dat het GEN eindelijk in aantocht is.*

*De minister antwoordt dat sedert enkele jaren 669 miljoen euro gepompt is in ABX, een internationaal bedrijf voor wegvervoer. De regering heeft beslist dat een einde moet worden gemaakt aan deze financiële stroom en dat de middelen moeten worden gebruikt voor andere belangrijke noden van de NMBS.*

*Wat de bevoegdheden betreft, zegt de minister dat er voor de federale regering geen probleem rijst als de gewesten hun bevoegdheden inzake pre- of cofinanciering niet te buiten gaan.*

*Van de Europese richtlijnen is een gedeelte al omgezet, namelijk de richtlijnen met betrekking tot de transparantie van de boekhouding en de boekhouding per departement.*

*De regering werkt tevens een formule uit om de verplichting inzake een onafhankelijk verkeersregelaar zo goed mogelijk na te leven, met respect voor de verbintenissen die de regering is aangegaan inzake juridische eenheid van de onderneming.*

*De minister zegt ook dat de grensoverschrijdende lijnen voortaan tot de opdrachten van openbare dienst zullen behoren. De onderhandelingen daarover zijn nog aan de gang. Er is ook een werkgroep opgericht.*

*Wat de opmerking van de heer Roelants du Vivier betreft, zegt de minister dat de Kyoto-akkoorden aan de basis liggen van de beslissing van de regering om tegen 2010 50% meer reizigers en goederen per trein te vervoeren.*

*De werken aan de Liefkenshoektunnel waren door de NMBS gepland tegen 2006. Dankzij de prefinanciering door het Vlaams Gewest kunnen die werken misschien vroeger starten.*

*Na afloop van de algemene bespreking dienden de heren Caluwé en Steverlynck een amendement op artikel 2 in. Het werd verworpen met tien stemmen tegen één stem. Het wetsontwerp in zijn geheel werd aangenomen met negen tegen twee stemmen.*

problèmes juridiques devaient survenir à un moment donné concernant des travaux d'infrastructure liés au pré ou au cofinancement, l'on envisagerait de modifier la loi. M. Thissen demande alors de quelle loi il s'agit.

M. Caluwé s'inquiète ensuite des délais d'application de l'accord de coopération. Y a-t-il suffisamment de moyens financiers pour assurer les investissements prévus pour 2002 ? L'accord de coopération contient l'engagement selon lequel la SNCB introduirait, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2002, auprès de la Région flamande, une demande relative au tunnel du Liefkenshoek. Il demande donc quelle est la situation concernant ce dossier.

M. Caluwé interviendra également à plusieurs reprises quant à la légitimité du pré ou du cofinancement régional de certains investissements relatifs aux infrastructures et, plus particulièrement ceux concernant le tunnel du Liefkenshoek et le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Si le commissaire considère la réponse du premier ministre fédéral comme positive par son engagement à prendre les mesures nécessaires pour résoudre les problèmes juridiques éventuels, il estime néanmoins que le contenu de cette lettre est manifestement contraire à l'exposé des motifs.

M. Istasse se réjouit que le Sénat puisse passer au vote des deux projets de loi, ayant obtenu l'assurance que les trois régions marquaient leur accord. Ce plan d'investissements est le plus ambitieux de l'histoire des chemins de fer en Belgique. Cependant, il convient de ne pas se reposer sur les acquis et d'aborder la transposition de la directive relative à la libéralisation du transport de marchandises par chemin de fer en insistant sur le respect intégral de l'unicité juridique, économique et sociale de la SNCB. M. Istasse demande également d'aboutir rapidement à la conclusion du troisième contrat de gestion.

M. Siquet intervient pour s'inquiéter du maintien et du financement de la ligne transfrontalière Verviers – Eupen – Aix-la-Chapelle.

Pour ma part, j'estime que l'accord de coopération sera bétonné par les engagements de cinq parlements. Rarement un accord aura eu une assise démocratique aussi large et fait l'objet de tant de débats.

M. Malcorps estime que cet accord constitue un important pas en avant dans le processus de dynamisation de la SNCB et relève également la garantie du premier ministre et du gouvernement fédéral de chercher une solution, en cas de complications juridiques, pour certains investissements importants pour la Région flamande. Si M. Malcorps souligne que son groupe reste opposé à la scission de la SNCB, cela ne signifie pas que, du côté flamand, on ne s'interrogera plus sur la clef 60/40 ou que, du point de vue de son groupe, on n'aborde pas de nouvelles possibilités de collaboration entre la région et la SNCB en ce qui concerne les lignes locales.

M. Ramoudt considère tout à fait justifié qu'on ait pris le temps d'étudier cet accord de coopération de façon approfondie tant au fédéral que dans les régions. Il s'interroge néanmoins à propos de l'exposé de M. Caluwé qui semble accorder plus d'importance à d'éventuelles complications juridiques qu'aux intérêts généraux de la Flandre.

M. Caluwé réplique dès lors en reprenant les observations

émises par le Conseil d'État et en demandant à la ministre si la position adoptée par le premier ministre est bien la bonne, avalisée par le gouvernement dans son ensemble.

M. Roelants du Vivier partage les points de vues exprimés par MM. Istasse et Hordies mais souhaite y ajouter deux observations, à savoir que l'échéance de 2012 est aussi la fin de la période où il faudrait avoir respecté le protocole de Kyoto et qu'il est important d'avoir pu bénéficier, pendant cette période des moyens nécessaires pour faire préférer l'usage du train plutôt que celui de l'automobile individuelle. En outre, le commissaire se réjouit de voir la fin prévisible du tunnel que constitue le RER.

La ministre répond ensuite aux questions. En ce qui concerne le financement, elle déclare entre autres que depuis plusieurs années, on a injecté quelque 669 millions d'euros dans ABX, une entreprise internationale se consacrant aux transports routiers. Le gouvernement vient de signifier qu'il faut mettre fin à ce flux financier et affecter les moyens à d'autres besoins importants pour la SNCB.

Quant au problème de compétences, régionales ou fédérales, la ministre rappelle que si les régions ne sortent pas de leurs compétences pour le préfinancement et pour le cofinancement, il n'y a aucun problème pour l'ensemble du gouvernement fédéral.

En ce qui concerne les directives européennes, une partie est déjà transposée, à savoir celles portant sur la transparence comptable et sur la comptabilité par département.

Pour le reste, le gouvernement travaille actuellement à définir le meilleur modèle garantissant le prescrit d'un régulateur indépendant tout en respectant les engagements souscrits par le gouvernement en matière d'unicité juridique de l'entreprise.

En ce qui concerne la ligne transfrontalière Verviers-Aix-La-Chapelle, la ministre signale que les lignes transfrontalières font désormais partie des missions de service public. Des négociations sont en cours sur les questions relatives à la ligne précitée au niveau de la SNCB, de Thalys et de la Deutsche Bahn. Par ailleurs, un groupe de travail a été créé, chargé entre autres d'étudier les possibilités de répondre à cette demande tout en restant dans le champ des compétences ferroviaires fédérales.

Par rapport à la remarque de M. Roelants du Vivier quant aux accords de Kyoto, la ministre répond que c'est une des raisons pour lesquelles le gouvernement fédéral s'est fixé pour objectif d'avoir 50% de voyageurs et 50% de marchandises de plus sur le rail d'ici à 2010.

En ce qui concerne le tunnel du Liefkenshoek, les travaux étaient prévus pour 2006 par la SNCB. Leur préfinancement par la Région flamande pourrait permettre de commencer plus tôt.

À l'issue de la discussion générale, un amendement a été déposé par MM. Caluwé et Steverlynck à l'article 2. Il a été rejeté par dix voix contre une. L'ensemble du projet de loi a été adopté par neuf voix contre deux.

*De heer Louis Siquet (PS), rapporteur. – Aangezien de heer Hordies de twee verslagen bijna helemaal heeft naar voren gebracht, zal ik mij beperken tot enkele details.*

**M. Louis Siquet (PS), rapporteur.** – M. Hordies ayant pratiquement présenté les deux rapports, je me limiterai à quelques détails.

*De wetsontwerpen die we vandaag bespreken, hebben beide tot doel de hervorming van de NMBS en van het volledige Belgische spoorwegstelsel een wettelijke vorm te geven. We bespreken het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Deze wet, die tevens betrekking had op De Post, legt de basisstructuur vast van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de NMBS. We bespreken tegelijkertijd het wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.*

*De twee ontwerpen zijn nauw met elkaar verbonden. In maart van vorig jaar heeft de regering er een akkoord over bereikt. De commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden heeft verscheidene vergaderingen aan de beide ontwerpen gewijd. De verslagen werden op 19 maart 2002 goedgekeurd. Ik zal thans enkele aspecten van het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 toelichten.*

*Dit wetsontwerp streeft drie doelstellingen na: ten eerste, de verbetering van de verhouding overheid- NMBS; ten tweede, de verbetering van de prestaties van het bedrijf als mobiliteitsverschaffer; ten derde, de verbetering van de boekhoudkundige transparantie.*

*Dit ontwerp is het gevolg van een verslag van het Rekenhof van juni 2001, dat de verhouding van de Staat ten opzichte van de NMBS opnieuw vastlegt, zowel in zijn functie van toezien overheid als in die van aandeelhouder.*

*Het ontwerp regelt het bedrijfsbeheer door middel van de procedure van selectie, benoeming en afzetting van de bestuurders en de hervorming van de raad van bestuur. De raad van bestuur zal voortaan tien leden tellen. Hij moet de taalpariteit respecteren en een vertegenwoordiging volgens geslacht waarborgen. De functie van bestuurder zal niet meer kunnen worden gecumuleerd met de functie van directeur. Het directiecomité zal belast zijn met het dagelijks bedrijfsbeheer.*

*Het wetsontwerp verplicht de NMBS twaalf maanden vóór het verstrijken van het beheerscontract een bedrijfsplan op te stellen teneinde het prestatievermogen op mobiliteitsvlak en op financieel en economisch vlak te verbeteren. Dit plan zal jaarlijks worden aangepast. Er zullen drie comités worden opgericht om het beleid te realiseren: het benoemings- en bezoldigingscomité, het auditcomité en het strategisch comité, waarvan de afgevaardigden van de syndicale organisaties deel zullen uitmaken. De vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen zullen worden verenigd in een vierde comité, het zogenaamd oriënteringscomité.*

*Het ontwerp legt de regels inzake beheerscontrole en beslissingsbevoegdheid via de rol van de regeringscommissaris opnieuw vast. De voorwaarden tot goedkeuring van het investeringsplan en het beheerscontract worden eveneens gewijzigd. Het ontwerp zet de toepassing van richtlijn 2001/12 tot wijziging van richtlijn 91/440 over de boekhoudkundige transparantie om.*

*De oprichting van ABX had tot doel winst te realiseren en de aansluiting van het trein- op het wegvervoer te verbeteren. De vraag is gerezen of de NMBS en de regering hun beloften ten*

Les projets de loi qui vous sont aujourd'hui soumis ont tous deux le même objet et visent à couler sous forme légale la réforme globale de la SNCB et donc, du système ferroviaire belge dans son ensemble. Le premier modifie la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Cette loi qui concernait également La Poste, détermine les structures fondamentales de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, la SNCB. Le second projet porte assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-capitale, relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB.

Les deux projets ont fait l'objet d'un accord au sein du gouvernement en mars de l'année dernière et ils sont intimement liés. Ils ont été discutés et votés conjointement au sein de la commission des Finances et des Affaires économiques au cours de plusieurs réunions. Les rapports ont été approuvés le 19 mars 2002. Pour plus de clarté, je me limiterai à évoquer les aspects du projet de loi réformant la loi du 21 mars 1991 bien que notre collègue M. Hordies en ait déjà largement parlé.

Le projet de réforme de la loi de 1991 poursuit un triple objectif : premièrement, l'amélioration de la relation État-SNCB ; deuxièmement, l'amélioration des performances de l'entreprise en tant qu'acteur de mobilité ; troisièmement, le renforcement de la transparence comptable.

Ce projet fait suite à un rapport de la Cour des comptes datant de juin 2001. Au travers de ce projet, les rapports entre l'État et la SNCB sont redéfinis, tant dans la relation de tutelle pour les missions de service public que dans celle d'actionnaire.

Le projet introduit également la gouvernance d'entreprise par le biais du processus de sélection, de nomination et de révocation des administrateurs, ainsi que par la réforme du conseil d'administration. Le conseil d'administration sera désormais composé de dix membres, avec parité linguistique et représentation garantie du sexe minoritaire. Le cumul entre la fonction d'administrateur et la fonction de directeur est supprimé. Le comité de direction sera chargé de la direction journalière.

Par ailleurs, la SNCB se voit imposer un plan d'entreprise douze mois avant l'expiration du contrat de gestion en vue d'améliorer les performances de l'entreprise en matière de mobilité et sur les plans financier et économique. Ce plan fera l'objet d'une adaptation annuelle. Trois comités participeront à son élaboration : le comité de rémunération et de nomination, le comité d'audit et le comité stratégique, qui comprendra les délégués des organisations représentatives des travailleurs. Un quatrième comité, dit « d'orientation », réunira les représentants des sociétés de transport régional.

Le projet redéfinit les modalités d'exercice du contrôle de gestion et d'exécution des décisions à travers le rôle du commissaire du gouvernement. Les modalités d'adoption du plan d'investissement et du contrat de gestion sont également modifiées. Le projet transpose la directive 2001/12 modifiant la directive 91/440 sur la transparence comptable.

Les objectifs poursuivis lors de la création d'ABX étaient la recherche d'un profit et le développement de l'intermodalité train-route. La question de savoir si la SNCB et le gouvernement doivent poursuivre leurs engagements vis-à-vis

*opzichte van ABX moeten houden. De minister is van oordeel dat ze zich aan dit engagement moeten onttrekken omdat een filiaal moet kaderen in een coherent strategisch plan. Inzake ABX bestaat er enige twijfel omdat het ongeveer 669 miljoen euro kost. De behoeften van ABX en het plan van de NMBS voor het uitschrijven van een lening van 85 miljoen euro, zullen worden besproken tijdens een volgende vergadering van de raad van bestuur van de NMBS. De regering kan dan een standpunt innemen alvorens te beslissen. Na de uiteenzetting van de minister werd er een uitgebreide algemene bespreking gevoerd. Er werden 34 amendementen ingediend, die werden verworpen of ingetrokken. Het ontwerp werd aangenomen met negen stemmen tegen drie.*

*Ik wil nog enkele persoonlijke bedenkingen formuleren over een aspect van de hervorming dat me na aan het hart ligt, namelijk de grensoverschrijdende trajecten. In de driegrenzenstreek zijn veel pendelaars. Het verkeer zal er nog toenemen, wat de economische ontwikkeling van de streek en in het bijzonder van de Duitstalige regio, en de Europese samenwerking ten goede zal komen. De dienstverlening op de lijnen van Luik naar Aken en naar Maastricht, die door deze streek lopen, laat te wensen over ingevolge een gebrek aan samenwerking tussen de regio's en de verschillende netten. Er bestaan nochtans plannen voor een echt regionaal net tussen de drie steden. Het project Euregiobahn tussen Nederland en Duitsland betekent al een aanzienlijke verbetering.*

*Tussen Duitsland en België is er evenwel nog steeds geen verbetering merkbaar. Dat is spijtig, zeker omdat de hogesnelheidstrein niet zal stoppen in Verviers, Welkenraedt en Eupen.*

*De minister heeft in de commissie gezegd dat er een werkgroep werd opgericht; de samenstelling ervan werd mij nog steeds niet meegedeeld. De resultaten van deze werkgroep laten op zich wachten.*

*Ik hoop dat het ontwerp, dat de overheidsaandeelhouder nieuwe actie- en controlemogelijkheden verschafft, het dossier van het grensoverschrijdend spoorverkeer zal doen opschieten. Dat is belangrijk voor deze streek en voor heel Europa. Ik zal dit dossier op de voet volgen en er te gepasten tijde op terugkomen. De voorbije acht maanden waren zeer ontgoochelend.*

**De heer Ludwig Caluwé (CD&V).** – Allereerst dank ik de twee rapporteurs, de heren Siquet en Hordies, voor hun uitstekend verslag. Geheel volgens onze geplogenheden als er twee verslaggevers worden aangeduid, komen ze uit een verschillende hoek. Zo zijn ze van een verschillende taalrol. Zo is de heer Hordies Franstalig en de heer Siquet Duitstalig. Bovendien behoort de een, ook weer volgens onze geplogenheden, tot de meerderheid, de heer Hordies maakt deel uit van de partij van de minister, terwijl de andere als PS-lid tot de oppositie behoort. De Parti socialiste heeft zich in deze zaak immers als een oppositiepartij gedragen. Een half jaar lang heeft die partij geweigerd deze teksten goed te keuren, maar nu gaat ze toch overstag, hoe desastreus de plannen ook zijn.

d'ABX est posée. La ministre estime qu'il faut se désengager au motif qu'une filiale ne peut s'inscrire que dans un plan stratégique cohérent. ABX suscite quelques doutes car il coûte environ 669 millions d'euros. Les besoins d'ABX et le projet de la SNCB de lancer un emprunt de 85 millions d'euros seront débattus au cours d'une prochaine réunion du conseil d'administration de la SNCB. Le gouvernement pourra alors se forger une opinion avant de prendre une décision. Une importante discussion générale a suivi l'exposé de la ministre. Trente-quatre amendements ont été déposés, mais ils ont été rejetés ou retirés. Le vote final a conduit à l'adoption du projet par neuf voix contre trois.

Je voudrais à présent ajouter à titre personnel quelques considérations relatives à un aspect de la réforme qui me tient à cœur, à savoir les trajets transfrontaliers. La bien nommée région des Trois frontières constitue un pôle européen au sein duquel circulent de nombreux navetteurs. Le trafic est amené à s'accroître, ce qui ne pourra que favoriser le développement économique de la région en général et de la région germanophone en particulier, ainsi que la coopération européenne dans son ensemble. La région, sillonnée de lignes ferroviaires allant de Liège à Aix-la-Chapelle et à Maastricht, est en réalité très mal desservie par le train, faute de coopération entre les régions et les divers réseaux. Cependant, des projets existent afin de créer un véritable réseau régional entre les trois villes et le projet Euregiobahn qui a vu le jour entre les Pays-Bas et l'Allemagne apporte déjà de substantielles améliorations.

Par contre, entre l'Allemagne et la Belgique, ces améliorations se font toujours attendre, ce qui est d'autant plus regrettable que des changements importants sont à venir, avec la ligne à grande vitesse qui ignorera les villes intermédiaires comme Verviers, Welkenraedt et Eupen.

La ministre nous a appris en commission qu'un groupe de travail avait été mis en place ; je n'ai toujours pas reçu sa composition que l'on s'était pourtant engagé à me communiquer. Force est de constater que les résultats se font attendre.

J'espère que le projet qui donne à l'État actionnaire de nouveaux moyens d'action et de contrôle et qui devrait faire une place plus grande à cet aspect transfrontalier permettra de faire avancer ce dossier important pour toute cette région, mais aussi pour l'Europe. J'y serai très attentif et j'y reviendrai en temps utile. J'ai été extrêmement déçu au cours des huit mois passés.

**M. Ludwig Caluwé (CD&V).** – Je remercie les deux rapporteurs, venant d'horizons différents, pour leur excellent rapport. M. Hordies est francophone et appartient au même parti que la ministre tandis que M. Siquet est germanophone et fait partie du Parti socialiste qui, dans ce dossier, s'est comporté comme un parti d'opposition. Après avoir refusé pendant six mois d'approuver ces textes, ce parti tourne aujourd'hui casaque, si désastreux que soient les projets.

*Plus l'équipe arc-en-ciel gouverne, moins le projet de restructuration de la SNCB contient de points positifs. Il n'en subsiste même plus du tout dans l'accord de coopération relatif au plan d'investissement. Je suis indigné par ces projets qui ne sont positifs pour personne : ni pour la société dans son ensemble et pour les voyageurs, car ils ne résolvent*

Hoe langer paars-groen regeert, hoe minder ik nog positieve punten zie en in het ontwerp rond de herstructurering van de NMBS en het samenwerkingsakkoord annex investeringsplan zie ik ze helemaal niet meer. Als lid van de oppositie ben ik dan ook oprecht verontwaardigd over deze plannen die voor iedereen een slechte zaak zijn; voor de samenleving in haar geheel en voor de reizigers, omdat ze op geen enkele manier bijdragen tot de oplossing van het mobiliteitsprobleem, voor de NMBS als maatschappij en voor het personeel van de maatschappij, en tenslotte voor de gewesten. Het samenwerkingsakkoord en het investeringsplan laten een slechte nasmaak na bij het Vlaamse Gewest. Ze maken het samenleven in ons land alsmaar moeilijker, zodat meer en meer mensen conclusies trekken. Waarom die plannen zo desastreus zijn zal ik nu duidelijk maken.

Van een herstructureringsplan verwachten wij een oplossing voor het mobiliteitsprobleem – dat zich vooral in Vlaanderen en in Brussel concentreert – en strategisch-economische beslissingen die rekening houden met de plaats van onze nationale luchthaven en van onze zeehavens.

Van het treinverkeer verwachten we dat het de basismobiliteit verbetert. Dat wil zeggen meer mobiliteit voor reizigers die over geen auto beschikken en minder auto's op de wegen. Van het treinverkeer verwachten we ook dat het een belangrijke rol speelt in het internationaal vervoer op middellange afstand. De trein moet een schakel zijn in de vervoerketen. Om dat allemaal te realiseren verwachten we dat de overheid voldoende middelen ter beschikking stelt.

Van een herstructureringsplan verwachten we tenslotte en niet het minst dat de structuren van het spoorbedrijf en zijn verhouding met de overheid kaderen in een Europese context van liberalisering en concurrentie.

De voorliggende wetsontwerpen beantwoorden daar geenszins aan. Niemand heeft mij overigens kunnen overtuigen van het nut van deze herstructurering. De herstructurering van de spoorwegen werd opgenomen in het regeerakkoord, maar het besluitvormingsproces daarrond heeft bijna drie jaar geduurd. Op 17 oktober 2000 werd een akkoord aangekondigd dat pas in maart 2002 werd afgerond.

Waarom heeft dat besluitvormingsproces zoveel energie opgeslorpt? Volgens mij moet de verklaring gezocht worden in ideologische fantasieën van enkele regeringspartijen en in politieke afrekeningen binnen de structuur van de NMBS.

Wat is er dan zo goed aan het herstructureringsplan? De vakbonden worden uit de raad van bestuur geweerd, een programmapunt dat de VLD absoluut gerealiseerd wou zien. Het is echter verre van duidelijk dat de NMBS daardoor beter zal functioneren. De leden van het directiecomité, met uitzondering van de afgevaardigd bestuurder, mogen geen deel meer uitmaken van de raad van bestuur. De greep van de staat op de NMBS wordt versterkt, waarbij ik mij afvraag of er geen probleem van rechter en partij zal ontstaan.

Er worden allerlei comités opgericht: een strategisch comité, een oriënteringscomité, een benoemingscomité, een bezoldigingscomité en een audit-comité. Kortom veel meer bureaucratie. De gewesten mogen geen rol van betekenis meer spelen in de spoorwegmaatschappij. Ze worden niet opgenomen in de raad van bestuur, maar verbannen naar een

*en rien les problèmes de mobilité, ni pour la société qu'est la SNCB, ni pour le personnel de la société, ni pour les Régions. L'accord de coopération et le plan d'investissement laissent un goût amer à la Région flamande. Ils compliquent de plus en plus la cohabitation dans notre pays et de plus en plus nombreux sont ceux qui en tirent des conclusions. Je vais maintenant vous expliquer pourquoi ces projets sont si désastreux.*

*Nous attendons d'un plan de restructuration qu'il apporte une solution au problème de la mobilité, surtout sensible en Flandre et à Bruxelles, et qu'il contienne des décisions économiques stratégiques tenant compte de la place de notre aéroport national et de nos ports.*

*Le trafic ferroviaire est censé améliorer la mobilité de base, ce qui signifie une plus grande mobilité pour les voyageurs qui ne disposent pas de voiture et moins de véhicules sur les routes. Il doit également jouer un rôle important dans le transport international à moyenne distance. Le train doit être un maillon de la chaîne du transport. Pour que ces objectifs soient atteints, nous attendons des pouvoirs publics qu'ils dégagent des moyens suffisants. Enfin, nous attendons d'un plan de restructuration qu'il insère harmonieusement les structures de l'entreprise ferroviaire et les relations de celle-ci avec les pouvoirs publics dans le contexte européen de libéralisation et de concurrence.*

*Les présents projets ne répondent absolument pas à ces exigences. Nul n'a d'ailleurs pu me convaincre de la nécessité de cette restructuration. Elle figurait déjà dans l'accord de gouvernement mais c'est seulement en mars 2002 que l'accord, annoncé le 17 octobre 2000, se concrétise.*

*Pourquoi ce processus décisionnel a-t-il pompé tant d'énergie ? La raison réside, selon moi, dans les fantaisies idéologiques de quelques partis gouvernementaux et dans des règlements de comptes politiques dans la structure de la SNCB.*

*Quels points positifs le plan de restructuration présente-t-il donc ? Les syndicats sont évincés du conseil d'administration, mesure à laquelle le VLD tenait absolument. Il n'est toutefois pas prouvé que le fonctionnement de la SNCB s'en trouvera amélioré. Les membres du comité de direction, hormis l'administrateur délégué, ne peuvent plus faire partie du conseil d'administration. L'emprise de l'État sur la SNCB est renforcée et je me demande s'il ne risque pas d'être à la fois juge et partie.*

*Pas moins de cinq comités sont créés, ce qui représente de la bureaucratie en plus. Les Régions ne peuvent plus jouer de rôle significatif dans la société ferroviaire. Elles ne sont pas admises au conseil d'administration mais sont reléguées dans une structure distincte.*

*L'administrateur délégué aura un chien de garde à ses côtés. Tout ce qu'il signera à l'avenir devra également porter la signature d'une personne de l'autre rôle linguistique. À peine le gouvernement vient-il de supprimer le système des adjoints linguistiques dans le cadre de la réforme Copernic qu'il réinstalle un système semblable à la SNCB ! Non pas parce que le français de l'administrateur délégué est insuffisant mais par manque de confiance. Enfin, une série d'unités jouissant d'une certaine indépendance sont créées au sein de*

aparte structuur.

De gedelegeerd bestuurder krijgt een waakhond naast zich. Alles wat hij in de toekomst ondertekent, moet ook de handtekening krijgen van een persoon van de andere taalrol. De regering schafte met de Copernicushervorming het systeem van de taaladjuncten nog maar pas af, vandaag voert ze iets dergelijks weer in bij de NMBS! Niet omdat de gedelegeerd bestuurder onvoldoende Frans spreekt, maar bij gebrek aan vertrouwen. Ten slotte wordt er binnen de juridische entiteit van de NMBS een reeks bedrijfseenheden met een zekere zelfstandigheid gecreëerd.

Kortom, het is een lange lijst kleine veranderingen waarvan geen mens ziet wat ze moeten oplossen of hoe ze bijdragen aan een goede werking van de NMBS. Gevolg van het altijd maar aankondigen van wijzigingen en van de nu al anderhalf jaar aanslepende discussie is dat de maatschappij zo goed als verlamd is. De raad van bestuur zit te wachten op de vernieuwing van zijn samenstelling en levert zo goed als geen beleidsvoorbereidend werk meer af. Dat vindt de raad namelijk een opdracht voor zijn opvolgers.

De verlamming zal bovendien nog een hele poos aanhouden, aangezien de meerderheid dit ontwerp wel weer zal goedkeuren, waarna er nog uitvoeringsbesluiten moeten komen en een nieuwe raad van bestuur moet worden samengesteld. Zoals dat bij deze regering altijd het geval is, zal dit gepaard gaan met het nodige getouwtrek en heel veel evenwichtsoefeningen. Allicht duurt het nog tot september-november vooraleer de nieuwe raad van bestuur en de nieuwe comités echt aan de slag gaan.

Er gaat dus nog eens een half jaar verloren, waarna de nieuwe raad van bestuur de NMBS holderdeholder zal moeten klaarstomen voor de veel grotere, veel drastischere hervorming die Europa van ons vraagt. De Europese richtlijnen ter zake moeten namelijk voor maart 2003 uitgevoerd zijn. Die hervorming hals over kop realiseren kan onmogelijk een goede zaak zijn voor de maatschappij. Dat is een van de belangrijkste redenen waarom ik alle senatoren vraag dit ontwerp niet goed te keuren.

De regering heeft daar nu al anderhalf jaar over gebakkeleid maar het enige dat we haar kunnen vragen is het ontwerp terug op te bergen en zich vanaf vandaag te concentreren op de andere herstructurering van de NMBS die binnen het jaar moet worden gerealiseerd. Niemand kan die beter voorbereiden dan de oude raad van bestuur, waarvan de leden nog op mekaar zijn afgestemd. Laat die karwei in hun handen en kom hier over een half jaar met een nieuw ontwerp waarin de echte herstructurering op basis van de Europese richtlijnen is opgenomen. Ik hoop dat het gezond verstand hier nog de bovenhand haalt.

Inzake het samenwerkingsakkoord en het investeringsplan heeft de CD&V-fractie een dubbele kritiek. Het investeringsplan voert de NMBS regelrecht naar een financiële afgrond én is communautair alles behalve evenwichtig.

De uitvoering van het investeringsplan is gespreid over een periode van 12 tot 15 jaar. De investeringen nemen vooral toe in de laatste jaren van die periode, terwijl de noden – de filevorming, de congestie – vandaag al een heel groot probleem zijn. Bovendien zijn de in het investeringsplan

*l'entité juridique.*

*Personne ne voit en quoi cette multitude de petits changements contribueront au bon fonctionnement de la SNCB. Ces dix-huit mois d'indécision ont eu pour effet de paralyser pratiquement la société. Le conseil d'administration attend le renouvellement de sa composition et n'agit quasiment plus, laissant ce soin à ses successeurs.*

*Cette paralysie durera encore un certain temps puisque, après l'adoption de ce projet, le gouvernement devra encore prendre des arrêtés d'exécution et désigner un nouveau conseil d'administration. Comme chaque fois avec ce gouvernement, ces décisions ne manqueront pas de donner lieu à des tensions et à des exercices d'équilibriste. Il faudra sans doute attendre l'automne pour que le nouveau conseil d'administration et les nouveaux comités puissent vraiment se mettre à l'ouvrage.*

*Six mois auront été perdus, après quoi le nouveau conseil d'administration devra se préparer à la hâte à la réforme bien plus draconienne que nous demande l'Europe. Les directives européennes en la matière doivent être mises en œuvre pour mars 2003. Réaliser cette réforme en catastrophe ne peut être une bonne chose pour la société. Je demande donc aux sénateurs de rejeter ce projet.*

*Nous ne pouvons qu'inviter le gouvernement à remiser son projet et à se concentrer sur l'autre réforme de la SNCB, à réaliser au cours des douze prochains mois. Personne ne peut la préparer mieux que l'ancien conseil d'administration, dont les membres sont encore sur la même longueur d'onde. J'espère que le bon sens parviendra encore à l'emporter.*

*Quant à l'accord de coopération et le plan d'investissement, le groupe CD&V a une double critique à formuler. Le plan d'investissement précipitera la SNCB dans un gouffre financier et il est tout sauf équilibré sur le plan communautaire. Sa mise en œuvre est étalée sur une période de 12 à 15 ans. Les investissements augmentent surtout vers la fin de cette période, alors que c'est aujourd'hui que les besoins – embouteillages, congestion du trafic – sont les plus aigus. En outre, les dépenses prévues ne sont pas couvertes par les recettes. L'État n'apporte que 11 milliards d'euros sur les quelques 17 milliards d'investissements prévus. La SNCB doit cracher 6 milliards d'euros et nul ne sait où elle les trouvera.*

*Tout cela entraînera inévitablement une explosion de la dette, sans parler du déficit d'exploitation. L'endettement de la Sabena n'est rien à côté de ce que seront les dettes de la SNCB en 2005. C'est la principale raison de refuser cet accord. Une autre raison est sa fondamentale hostilité aux Flamands. La présence d'un chien de garde francophone à côté de l'administrateur délégué aura pour effet de faire dépendre chaque décision d'un équilibre Nord-Sud.*

*On a manqué l'occasion d'inclure un représentant des Régions dans le conseil d'administration et d'utiliser des critères objectifs pour les investissements. La clé de répartition 60/40 est maintenue alors que 65 à 70% des voyageurs embarquent en Flandre, contre 30 à 35% en Wallonie. Pour le trafic de marchandises, le déséquilibre est encore plus grand. La part de la Flandre est là de 80 à 90%.*

*Pour justifier le maintien de la clé 60/40, on affirme que*

opgenomen uitgaven niet gedekt door inkomsten. Van het totaalbedrag van ongeveer 17 miljard euro voor investeringen tot 2012 wordt slechts 11 miljard euro door de staat gefinancierd. De NMBS moet zelf zowat 6 miljard euro ophoesten. Niemand ziet goed waar de maatschappij die zal vandaan halen.

Dat leidt onvermijdelijk tot een schuldexplosie, om nog niet te spreken van het tekort op de lopende exploitatie dat zich vandaag al voordoet. De schuldenlast van SABENA is klein bier in vergelijking met de schulden die de NMBS zal hebben opgestapeld tegen 2005. Dat is de voornaamste reden om het akkoord af te wijzen.

Een bijkomende reden om het akkoord af te wijzen is dat het fundamenteel Vlaamsvijandig is. Ik zei het al dat ik niet begrijp waarom er naast de afgevaardigd bestuurder per se een Franstalige waakhond moet staan. Het komt erop neer dat elke beslissing binnen de NMMS zal worden afgewogen op grond van een Noord-Zuidevenwicht.

De kans werd verkeken om bij de herstructurering een vertegenwoordiger van de gewesten in de raad van bestuur op te nemen, en om objectieve criteria te hanteren voor de investeringen. De 60/40- verdeelsleutel blijft behouden hoewel 65 à 70% van de reizigers opstapt in Vlaanderen tegen 30 à 35% in Wallonië. Bij het goederenverkeer is het onevenwicht nog groter. Daar bedraagt het aandeel van Vlaanderen 80 tot 90% tegenover 10 tot 20% voor Wallonië.

De 60/40-verdeelsleutel wordt verklaard met het argument dat sommige investeringen buiten het plan worden gehouden omdat ze van nationaal belang zouden zijn. Een argument dat geen steek houdt als we zien dat de ontsluiting van onze zeehavens voor het spoorverkeer niet als een project van nationaal belang worden gezien, hetgeen nochtans gevraagd was in een resolutie die door een grote meerderheid in de Senaat is goedgekeurd. Beseft men dan niet dat het grootste deel van de opbrengst in de vorm van meerinkomsten voor de sociale zekerheid, personenbelasting en BTW naar de federale schatkist gaat, en slechts een klein gedeelte naar de Vlaamse overheid? Indien de federale overheid investeert in de zeehavens, verdient ze die investering binnen de vijf jaar terug. De zogenaamde 'couponnetjstrein' naar Luxemburg is daarentegen wel van nationaal belang.

Bij de verdeling van de zogenaamde projecten van nationaal belang waarbij de 60/40-verdeelsleutel wordt gehanteerd, worden de investeringen op het deel tussen Brussel en Wallonië dat zich op Vlaams grondgebied bevindt daarenboven als neutraal beschouwd, terwijl die toch het Waalse gewest ten goede komen. Dat maakt dat de verhouding op 50/50 komt te liggen, dus totaal onevenwichtig.

Dit samenwerkingsakkoord dat het Vlaams parlement intussen heeft goedgekeurd, bevat het merkwaardige gegeven dat het Vlaamse gewest zijn wetgeving op de ruimtelijke ordening volledig terzijde schuift.

Het Vlaams Gewest legt het decreet omtrent de ruimtelijke ordening terzijde en heeft het engagement aangegaan om de NMBS binnen de achttien maanden een bouwvergunning uit te reiken voor de lijn Brussel-Luxemburg voor het traject tussen Brussel en Wallonië, ongeacht de inhoud van de aanvraag die aan geen enkele voorwaarde is onderworpen. Er

*certaines investissements ne figurent pas dans le plan parce qu'ils revêtent un intérêt national. Cet argument ne tient pas quand on voit que le désenclavement de nos ports n'est pas considéré comme un projet d'intérêt national, bien qu'il ait été réclamé dans une résolution adoptée à une large majorité par le Sénat. Ne comprend-on pas que la majeure partie des recettes iront dans les caisses de l'État fédéral, sous la forme de rentrées supplémentaires pour la sécurité sociale, l'impôt des personnes physiques et la TVA, et qu'une partie seulement profitera à l'autorité flamande? Si l'autorité fédérale investissait dans les ports de mer, elle récupérerait cet investissement en cinq ans.*

*Pour la répartition des projets dits d'intérêt national, les investissements concernant le tronçon en territoire flamand entre Bruxelles et la Wallonie sont considérés comme neutres alors qu'ils profitent à la Région wallonne. Le rapport 60/40 retombe ainsi à 50/50.*

*Cet accord de coopération, que le Parlement flamand a adopté, a pour particularité étonnante d'amener la Région flamande à oublier complètement sa législation en matière d'aménagement du territoire.*

*Elle s'est engagée à délivrer, dans les dix-huit mois, un permis de bâtir à la SNCB pour la ligne Bruxelles-Luxembourg, la demande de permis n'étant soumise à aucune condition. On ne tiendra donc pas compte des objections formulées par les citoyens, du mode d'expropriation, d'un éventuel dédommagement ou de mesures de compensation pour les désagréments écologiques.*

*Les investissements liés aux ports ne seront pas terminés au moment où les transports en conteneurs connaîtront une hausse très sensible. Ces conteneurs supplémentaires ne pourront donc être transportés par le rail.*

*La liaison avec Zaventem viendra elle aussi trop tard. Air France et la KLM organisent déjà des liaisons avec nos grandes gares via le TGV. Bientôt, les bagages pourront y être enregistrés et le billet de train servira aussi de billet d'avion. Depuis Bruxelles, on arrivera plus rapidement à destination en passant par Schiphol ou Charles de Gaulle que par Zaventem. C'est une situation absurde.*

*Du Limbourg, il faut deux heures pour rejoindre Bruxelles, alors que chaque grande ville wallonne ne sera, à l'avenir, qu'à une demi-heure de la capitale. Le plan d'investissement a des effets étranges.*

*Ce plan nécessite 17 milliards, dont onze seront apportés par les pouvoirs publics et six par la SNCB. Nous constatons dès à présent que la SNCB ne sera pas capable de mettre ce montant sur la table. La société présente un déficit de financement d'environ 230 millions d'euros, à quoi il faut ajouter 72 millions du pouvoir fédéral et 157 millions d'euros via un leasing dont les charges devraient être supportées par le gouvernement fédéral. La vice-première ministre a refusé cette charge, si bien que les investissements prévus pour 2002 ne pourront être réalisés intégralement.*

*Je répète ma question sur l'engagement qu'implique l'accord qui nous est soumis. Selon le gouvernement, cet accord aurait dû être adopté il y a six mois mais l'opposition du Parti socialiste a retardé le vote. Certaines décisions auraient dû être exécutées avant le 1<sup>er</sup> janvier. Ainsi, la SNCB devait*

zal dus geen rekening worden gehouden met de bezwaren die door burgers worden geformuleerd, de wijze van onteigening, de eventuele schadeloosstelling of de milieucompenserende maatregelen.

De investeringen voor de zeehavens zullen niet zijn afgerond op het ogenblik dat de containertransporten drastisch zullen toenemen. Het verkeer rond de zeehavens slijbt al dicht en dat zal steeds erger worden. Aangezien er geen ontsluiting is, kunnen de bijkomende containers niet via het spoor worden vervoerd.

Ook de verbinding met Zaventem zal er te laat komen. We stellen nu reeds vast dat Air France en KLM via het HST-vervoer verbindingen met onze grote stations organiseren. In Antwerpen of in Brussel kan de HST worden genomen richting Schiphol of Charles de Gaulle. Binnenkort kan de bagage er worden ingecheckt en wordt het treinticket meteen ook het vliegtuigticket. Men zal vanuit Brussel sneller ter bestemming zijn via Schiphol of Charles de Gaulle dan via Zaventem. Dat is toch een absurde situatie.

Limburg blijft uren sporen verwijderd van Brussel. Het helpt niet dat de burgermeester van de provinciehoofdplaats van Limburg minister van vervoer van het Vlaamse gewest is. Limburg is nog altijd twee uur verwijderd van Brussel, terwijl elke grote Waalse stad in de toekomst maximum een half uur van Brussel zal liggen. Het investeringsplan heeft wel merkwaardige gevolgen.

Voor dit plan zijn 17 miljard nodig. Daarvan zal 11 miljard door de overheid en 6 miljard door de NMBS moeten worden opgehoest. We stellen nu al vast dat de NMBS dit bedrag niet op tafel zal kunnen leggen. Op de raad van bestuur van 21 december 2001 is gebleken dat er een financieringstekort is van ongeveer 230 miljoen euro. Dat moet worden aangevuld met 72 miljoen euro van de federale overheid en 157 miljoen euro via leasing waarvan de lasten door de federale regering zouden moeten worden gedragen. De vice-eerste minister heeft dat niet aanvaard, wat tot gevolg heeft dat het deel van het investeringsplan voor 2002 niet volledig zal worden uitgevoerd.

Ik herhaal in dat verband mijn vraag met betrekking tot het engagement dat bevat is in het akkoord dat wij vandaag moeten goedkeuren. Volgens de regering moest dit akkoord zes maanden geleden al zijn goedgekeurd, maar door het verzet van de *Parti Socialiste* werd de stemming op de lange baan geschoven. Bepaalde zaken moesten al zijn uitgevoerd vóór 1 januari 2002. Zo moest de NMBS vóór die datum bij de Vlaamse regering een dossier indienen over de spoortunnel onder de Schelde. Is dat dossier al ingediend en zo niet, wanneer wordt er werk van gemaakt?

Uit het verloop van de gesprekken leid ik af dat de kans bestaat dat een voor Vlaanderen belangrijk project, namelijk Brussel-Noord Schaarbeek Horizon 2005, dat niet alleen in het huidige maar ook in het vorige investeringsplan 1996-2005 was opgenomen, met vijf tot tien jaar dreigt te worden uitgesteld door de onzekerheid die er is gerezen rond de inplanting van de terminal in Schaarbeek.

De geringe tijdswinst voor de verbindingen vanuit Leuven en Limburg ten gevolge van de maatregelen van het vorige investeringsplan kan hierdoor opnieuw vijf jaar vertraging oplopen. Is de vice-eerste minister in staat mij te verzekeren

*introduire avant cette date un dossier relatif au tunnel ferroviaire sous l'Escaut auprès du gouvernement flamand. L'a-t-elle fait et, sinon, quand le fera-t-elle ?*

*Je déduis des discussions que le projet Bruxelles-Nord Schaerbeek Horizon 2005, capital pour la Flandre et qui figurait déjà dans le précédent plan d'investissement 1996-2005, risque d'être reporté de cinq à dix ans en raison de l'incertitude qui plane sur l'implantation du terminal de Schaerbeek.*

*Les mesures du précédent plan d'investissement risquent de retarder de cinq ans encore le léger gain de temps pour les liaisons en provenance de Louvain et du Limbourg. La vice-première ministre peut-elle m'assurer que le terminal ne sera pas déplacé et que les projets actuels seront réalisés dans les plus brefs délais ?*

*Il est incompréhensible que le gouvernement flamand n'ait pas rejeté le plan d'investissement en juin dernier. Il l'a adopté moyennant la promesse que la Région flamande pourra utiliser ses moyens propres pour réaliser plus tôt que prévu, par le préfinancement ou le cofinancement, les investissements nécessaires à la Flandre. Le rendement des investissements bénéficiera au trésor fédéral. Il est dès lors incompréhensible que la Flandre se soit laissée entraîner à affecter ses moyens à ce plan. Les ministres Dewael et Stevaert considèrent cette promesse comme une grande victoire. Ils parlaient même d'une régionalisation de fait de nos chemins de fer.*

*La vice-première ministre et la plupart des négociateurs francophones savaient probablement que le Conseil d'État désapprouverait l'accord de coopération. En effet, si la Région flamande n'est pas compétente pour financer les chemins de fer, elle ne l'est pas non plus pour les préfinancer ou les cofinancer. Chaque citoyen aurait alors le droit de s'adresser au Conseil d'État pour exiger que les travaux financés par la Région flamande soient arrêtés.*

*Le gouvernement n'a rien tenté pour réfuter l'avis du Conseil d'État et montrer qu'il fallait interpréter différemment la loi spéciale. L'exposé des motifs de l'accord de coopération prévoit que les Régions ne sont pas compétentes, en matière de financement relatif aux chemins de fer, pour préfinancer ni cofinancer des travaux. L'exposé des motifs dit : « En ce qui concerne ces mécanismes de « cofinancement » et de « préfinancement », le Gouvernement tient à préciser que le financement régional ne porte, parmi l'ensemble des initiatives à prendre dans des matières fédérales et régionales en rapport avec le transport en commun, que sur des travaux et des investissements de génie civil relevant de la compétence régionale comme, par exemple, l'aménagement de routes ou de parkings de dissuasion aux abords des gares et des voies ferrées ou encore le développement du transport urbain ou vicinal en coordination avec le chemin de fer, etc. » Les Régions ne peuvent dès lors pas financer de parois antibruit ni un éventuel tunnel sous l'Escaut. Le Conseil d'État avait donc raison. Après l'audition du professeur Goedertier effectuée à notre demande, le Parlement flamand a dû confirmer que la Flandre n'était pas compétente pour financer des travaux ayant spécifiquement trait aux chemins de fer. Si cela devait arriver, le Conseil d'État ferait stopper les travaux sur plainte d'un propriétaire exproprié. Nous avions espéré que le gouvernement flamand réclamerait de*



dat de terminal niet zal worden verplaatst en dat de bestaande plannen zo snel mogelijk zullen worden gerealiseerd?

Het is onbegrijpelijk dat de Vlaamse regering het investeringsplan in juni van vorig jaar niet heeft afgewezen. Ze heeft het plan aanvaard op basis van de belofte dat het Vlaamse gewest zijn eigen middelen mag gebruiken om de voor Vlaanderen noodzakelijke investeringen door middel van prefinanciering of cofinanciering vroeger te realiseren dan gepland. De opbrengst van de investeringen komt ten goede aan de federale schatkist. Daarom is het onbegrijpelijk dat Vlaanderen zich ertoe heeft laten verleiden zijn middelen daaraan te besteden. De ministers Dewael en Stevaert beschouwen deze belofte als een grote overwinning. Ze hadden het zelfs over een de facto regionalisering van onze spoorwegen.

De vice-eerste minister en de meeste Franstalige onderhandelaars wisten wellicht dat de Raad van State het samenwerkingsakkoord zou afwijzen. Het Vlaamse gewest is immers niet bevoegd om de spoorwegen te financieren, dus ook niet om ze te prefinancieren of te cofinancieren. Elke burger zou dan het recht hebben zich tot de Raad van State te wenden met de eis dat de werken die door het Vlaamse gewest worden gefinancierd, worden stilgelegd.

De regering heeft geen enkele poging ondernomen om het advies van de Raad van State te weerleggen en erop te wijzen dat de bijzondere wet op een andere manier moet worden geïnterpreteerd. De memorie van toelichting bij het samenwerkingsakkoord bepaalt dat de gewesten op het vlak van spoorweginvesteringen niet bevoegd zijn om werken te prefinancieren of te cofinancieren. De memorie van toelichting zegt: "Wat betreft de mechanismen van cofinanciering en prefinanciering waarin artikel 14 en 15 voorzien, wenst de regering te preciseren dat de gewestelijke financiering in het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies inzake openbaar vervoer moeten worden genomen, slechts slaat op investeringswerken van burgerlijke bouwkunde die tot de gewestelijke bevoegdheid behoren, zoals de aanleg van wegen en overstapparkings in de omgeving van stations of spoorlijnen of het ontwikkelen van stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen, enz..." De gewesten mogen dus geen geluidsbermen, zaten of een eventuele tunnel onder de Schelde financieren. De Raad van State had het dus wel degelijk bij het rechte eind en het Vlaams Parlement moest na de door ons gevraagde hoorzitting met professor Goedertier bevestigen dat Vlaanderen niet bevoegd is om werken te financieren die specifiek met spoorwegen te maken hebben. Als dat toch gebeurt, zal de Raad van State de werken na een klacht van een onteigende eigenaar laten stilleggen. Wij hadden verwacht dat de Vlaamse regering op basis van deze uitspraak zou aandringen op nieuwe onderhandelingen ten einde de uitvoering van alle aspecten van het akkoord mogelijk te maken. Dat heeft ze evenwel niet gedurfd.

Als ze dat had gedaan, dan was wellicht de federale regering gevallen en dat is het ergste wat zou kunnen gebeuren voor de Vlaamse regering. Men heeft zich dus tevreden gesteld met het sturen van een briefje naar de eerste minister. Die heeft een braaf briefje teruggestuurd waarin wordt gezegd dat de Vlaamse regering geen gelijk heeft omdat de cofinanciering van spoorinvesteringen door het gewest niet mogelijk is. In

*nouvelles négociations afin de permettre l'exécution de tous les aspects de l'accord. Il n'a cependant pas osé le faire.*

*S'il le faisait, le gouvernement fédéral tomberait probablement et ce serait la pire des choses qui puisse arriver au gouvernement flamand. On a donc dû se contenter d'envoyer une lettre au premier ministre. Celui-ci a répondu que le gouvernement flamand avait tort puisque la Région ne peut pas cofinancer les investissements ferroviaires. En matière de financement, on écrit donc autre chose que ce que prévoit l'exposé des motifs. Qu'est-ce qui est exact : le billet du premier ministre ou ce que le gouvernement a écrit dans l'exposé des motifs ?*

*La vice-première ministre a répondu en commission que, par investissements non ferroviaires, il fallait entendre les travaux de construction tels les tunnels et les tranchées, travaux dont les Régions sont responsables. C'est très différent de ce que disait le premier ministre dans sa lettre, à savoir que la Région flamande pouvait préfinancer les investissements ferroviaires, notamment les rails. La vice-première ministre suit-elle l'interprétation du premier ministre ou celle de l'exposé des motifs ?*

*Pour toutes ces raisons, il est évident que le plan d'investissement est une très mauvaise affaire pour la SNCB et la mobilité, surtout en Flandre. Notre parti ne peut donc l'approuver. Nous exhortons la majorité à faire de même. Il faut bien se rendre compte que, même s'il s'agit d'un plan d'investissement qui vaut pour une période de 12 à 15 ans, c'est l'électeur qui choisira. Si les prochaines élections permettent au CD&V de participer aux décisions, la modification du plan d'investissement et l'accord de coopération seront parmi les premiers points à l'ordre du jour. Ce plan est tellement désastreux que, s'il est adopté, il ne couvrira que six mois à un an au lieu de 12 à 15 ans.*

verband met de prefinanciering wordt plots iets anders geschreven dan wat in de memorie van toelichting staat. Wat is nu juist: het kattebelletje van de eerste minister of wat de regering schreef in de memorie van toelichting?

De vice-eerste minister antwoordde in de commissie dat onder niet spoorinvesteringen bouwkundige werken als tunnels en sleuven moeten worden verstaan, werken waarvoor de gewesten verantwoordelijk zijn. Dat is echter iets anders dan uitdrukkelijk zeggen dat het Vlaamse gewest spoorinvesteringen, waaronder rails, kan prefinancieren, zoals in de brief van de eerste minister staat. Onderschrijft de vice-eerste minister de brief van de eerste minister of volgt zij de interpretatie van de memorie van toelichting?

Om al de vermelde redenen is het meer dan duidelijk dat het investeringsplan een verschrikkelijk slechte zaak is voor de NMBS en de mobiliteit, vooral in Vlaanderen. Onze partij kan het dan ook niet goedkeuren. Wij roepen de meerderheid op om hetzelfde te doen. Er moet goed worden beseft dat, al is dit een investeringsplan dat voor 12 à 15 jaren geldt, de kiezer zal beslissen. Als de CD&V na de volgende verkiezingen mee kan beslissen, is het opnieuw openbreken van het investeringsplan en het samenwerkingsakkoord één van de eerste punten die op tafel zullen worden gelegd. Dit plan is zo desastreus dat het, als het wordt goedgekeurd, slechts een plan wordt voor zes maanden à één jaar in plaats van voor 12 à 15 jaar.

**De heer Jean-François Istasse (PS).** – *Ik dank de rapporteurs voor hun uitstekend verslag.*

*Voorts wil ik zeggen aan de Caluwé dat hij een intelligent en handig politicus is, aangezien hij de PS op sleeptouw wil nemen in de oppositie tegen dit ontwerp. Dit zal evenwel niet lukken, onze houding is loyaal ten opzichte van de regering, ook al vinden we sommige punten enigszins verontrustend. We zullen die van nabij blijven volgen, maar het geheel vinden we positief.*

*De socialisten hebben er actief aan meegewerkt, zowel in de regering als in het parlement.*

*Met de twee ontwerpen waarover de Senaat zich vandaag buigt, vatten we de laatste rechte lijn aan in dit voor de NMBS essentiële en delicate dossier.*

*Namens de PS wil ik een aantal essentiële elementen en aspecten van deze ontwerpen benadrukken.*

*Eerst wil ik het hebben over de financiering van dit ambitieuze plan dat de mobiliteit in ons land evenals de toekomst van de NMBS als overheidsbedrijf moet verzekeren. Er wordt voorzien in een investeringsbedrag van 687,6 miljard frank, het grootste bedrag in de geschiedenis van de Belgische spoorwegen. Het is zo dat de uitdagingen ook zeer groot zijn, om verschillende redenen.*

*Tot 2012 zal de NMBS immers grote inspanningen moeten doen die niet helemaal gedekt zijn door bijkomende staatsmiddelen en die tegen 2012 tot een gecumuleerd deficit zouden kunnen leiden.*

*Tegelijk wordt voor de openbare dienstverlening een jaarlijks tekort van meer dan drie miljard opgetekend. De NMBS heeft sedert 1998 het aanbod met 8% uitgebreid, terwijl het beheerscontract slechts voorzag in een uitbreiding met 2%.*

**M. Jean-François Istasse (PS).** – *Tout d'abord, je remercie les excellents rapporteurs, MM. Hordies et Siquet.*

Je m'adresserai ensuite à M. Caluwé pour lui dire qu'il est un sénateur aussi intelligent qu'habile étant donné qu'il a essayé, aujourd'hui, « d'embarquer » le PS dans l'opposition à ce projet gouvernemental. Je crois bien que je vais le décevoir parce qu'il n'en est pas question. Nous sommes loyaux par rapport au gouvernement et si certains points des projets examinés peuvent nous inquiéter, mais nous y serons extrêmement attentifs, nous considérons que l'ensemble est extrêmement positif et je vais m'en expliquer dans un instant.

Il est vrai que les socialistes ont joué un rôle actif tant au niveau du gouvernement que du parlement mais l'heure est maintenant venue de conclure et nous le ferons dans un sens positif.

Nous approchons, en effet, de la dernière ligne droite dans ce dossier délicat et essentiel pour la SNCB. Les deux projets de loi qui sont soumis au Sénat clôturent le cheminement législatif de ce dossier entamé il y a un peu plus d'un an et ces deux projets sont évidemment intimement liés.

Je voudrais ici, au nom du groupe PS, souligner quelques éléments et insister sur quelques aspects essentiels de ces projets.

Je voudrais prioritairement aborder la question du financement de ce plan ambitieux destiné à garantir l'avenir de la mobilité dans notre pays et de l'entreprise publique SNCB en tant que telle. Je note d'abord avec satisfaction que le projet que nous discutons ici garantit une enveloppe globale d'investissement de 687,6 milliards de francs belges. Cette enveloppe est la plus importante, sans aucun doute, de l'histoire du rail belge. Mais les défis sont aussi de taille et différents éléments retiennent notre attention.

*Het valt te betreuren dat de federale begroting voor 2002 niet meer middelen voor de NMBS uittrekt, precies om de voor de reizigers essentiële openbare dienstverlening te ondersteunen.*

*Daarom dring ik bij de minister in het bijzonder aan op een zeer zorgvuldige monitoring van de geplande projecten en uitgaven, zodat de financiering niet in het gedrang komt. Bovendien mogen bijkomende middelen voor de NMBS niet voortkomen uit onredelijke overdrachten van activa.*

*Voorts moeten garanties worden verstrekt met betrekking tot de investeringen in de logistieke sector, namelijk in ABX.*

*Voor het overige verheugt de PS zich over een aantal wezenlijke verworvenheden, met name dat de spoorwegen een exclusieve federale materie blijven. Het akkoord dat voorligt snijdt elke poging tot regionalisering van het spoor de pas af.*

*De brief van premier Verhofstadt aan Vlaams minister-president Dewael kan in geen geval geïnterpreteerd worden als een engagement dat ons tot een wijziging van de bijzondere wet over de bevoegdheidsverdeling zou verbinden. Artikel 1 van het samenwerkingsakkoord, dat betrekking heeft op de komende periode van twaalf jaar, bepaalt integendeel dat het spoor een exclusief federale materie is.*

*De NMBS blijft dus federaal. De gewesten werken aan dit ambitieuze project mee, en dat is een goede zaak, doch uitsluitend binnen het kader van hun eigen bevoegdheden.*

*Het samenwerkingsakkoord dat vorige week door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd, bevestigt het exclusieve federale karakter van de beslissingsbevoegdheid over het spoor.*

*Ik ben ook blij met het behoud van de 60/40 verdeelsleutel.*

*Het investeringsplan neemt deze verdeelsleutel in acht, zodat hij dus tot 2012 blijft gelden.*

*Deze verdeelsleutel is de meest billijke en is gerechtvaardigd wanneer men rekening houdt met de bijzonder kenmerken van het Franstalig landsgedeelte. Wallonië blijft dus voldoende middelen krijgen voor investeringen in het spoor. De kritiek die we vanochtend gehoord hebben, is een aanwijzing dat de Franstaligen dit principe met klem moeten verdedigen.*

*De PS-fractie is ook blij met de garanties betreffende de bouwvergunningen voor de aanleg van verbindingen tussen Brussel en Wallonië over het Vlaams grondgebied.*

*Ten slotte eiste en verkreeg de PS een Franstalig tegenwicht aan de top van de NMBS, wat de vervlaamsing van de structuur zal verhinderen. Voorts is de taalkundige pariteit in alle organen van het bedrijf verzekerd.*

*Om al deze redenen stonden we erop dat de goedkeuring van het wetsontwerp betreffende de hervorming van de economische overheidsbedrijven en van de drie samenwerkingsakkoorden gelijktijdig moest gebeuren.*

*Het was daarbij vooral uitkijken naar de stemming in het Vlaams Parlement.*

*De akkoorden vallen of staan immers met de aanneming van de teksten in alle deelparlementen.*

*De huidige verworvenheden zijn dus enkel te danken aan onze eis dat over de hervorming van de NMBS pas zou worden gestemd na de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord in*

La SNCB va, en effet, consentir jusqu'en 2012 des efforts considérables sans être totalement couverte par des moyens financiers supplémentaires venant de l'État, ce qui pourrait, si l'on n'y prend garde, représenter un déficit cumulé de dizaines de milliards à ce même horizon 2012.

Dans le même temps, les missions de service public de la SNCB présentent un déficit annuel de plus de trois milliards. Depuis 1998, il faut le souligner, la SNCB a augmenté son offre de quelque 8% là où le contrat de gestion prévoyait une augmentation de l'offre de 2% seulement.

Il est regrettable que le budget fédéral 2002 n'ait pas prévu de moyens supplémentaires pour la SNCB pour précisément faire face à ses missions de service public, essentielles pour les utilisateurs.

Je rends donc tout particulièrement Mme la ministre attentive au suivi scrupuleux, le monitoring dirait-on aujourd'hui, des projets et des dépenses envisagées afin de garantir leur financement, quelle que soit la conjoncture et sans que les moyens nécessaires ne fassent défaut. En outre, les moyens supplémentaires à dégager par la SNCB ne doivent jamais provenir de cessions d'actifs déraisonnables, mettant en péril l'unicité de l'entreprise.

Il convient, par ailleurs, que des garanties et des apaisements soient donnés quant aux investissements réalisés ou à consentir demain dans le secteur logistique, c'est à dire dans le dossier ABX.

À côté de cet aspect, le PS se réjouit d'un certains nombres d'acquis essentiels à ses yeux. Le plus important est que le domaine ferroviaire reste exclusivement fédéral. L'accord intervenu à ce jour coupe l'herbe sous les pieds de toute tentative de régionalisation du rail.

À cet égard, il importe de préciser d'emblée la portée de la lettre du premier ministre au ministre-président de la Région flamande, M. Dewael. Pour nous, le contenu de cette lettre ne peut en aucune façon être interprété comme un engagement qui nous lierait à une modification de la loi spéciale de répartition des compétences. Au contraire, l'article 1<sup>er</sup> de l'accord de coopération, un accord portant sur une période de 12 ans, il faut le rappeler, indique clairement que le secteur des chemins de fer reste une compétence exclusivement fédérale.

La SNCB reste ainsi intégralement fédérale à ce jour. Les régions sont certes associées, et c'est certainement une bonne chose, à ce projet ambitieux, en une sorte de synergie intelligente, mais uniquement dans le cadre de leurs compétences propres.

L'accord de coopération voté la semaine dernière par le Parlement flamand confirme ce caractère exclusivement fédéral des compétences en matière de chemins de fer. Cet accord est aussi la consécration du pouvoir de décision exclusif du fédéral dans le domaine ferroviaire. Il suffit de lire l'accord pour s'en convaincre.

Je me réjouis aussi, dans le même ordre d'idées, du maintien de la clé dite 60/40.

En effet, le plan d'investissement a été adopté en respectant cette règle. Elle sera donc exécutée de cette façon au moins jusqu'en 2012.

*alle deelparlementen. Deze houding is dus de meest lonende gebleken en was helemaal geen tijdverlies.*

*De Senaat heeft ervoor gezorgd dat geen bijkomende vertragingen de concrete hervorming van de NMBS in de weg staan.*

*Een ander essentieel aspect is de Europese dimensie en de gevolgen ervan voor ons spoorwegnet. Met dit ontwerp wordt de structuur van het net al aangepast aan de Europese richtlijnen terzake, met name door het behoud van de uniciteit van de onderneming. De splitsing van het bedrijf zou immers dramatische gevolgen hebben. Daarom zijn de socialisten blij dat de minister hierover een duidelijk en vastberaden standpunt heeft ingenomen.*

*België moet de Europese richtlijn omzetten met betrekking tot de liberalisering van het goederenvervoer per spoor. Alleen als snel werk gemaakt wordt van dit dossier, kan B-cargo, de vrachtafdeling van de NMBS, zich gunstig positioneren tegenover de concurrentie.*

*Bij die omzetting moet de juridische, economische en sociale uniciteit van de NMBS bevestigd en gevrijwaard worden. De sociale verworvenheden van het spoorwegpersoneel mogen niet onderuit gehaald worden door "Britse" ontwikkelingen. Methodes die in Groot-Brittannië tot de teloorgang van het gehele spoorwegnet hebben geleid, zijn voor de PS uit den boze. De NMBS mag ook geen aandelenvennootschap worden, zodat het bedrijf wordt opgesplitst en de privé-sector enkel participeert in de rendabele delen en de verliesgevende delen voor de overheid zijn.*

*De uniciteit van het bedrijf wordt zowel in het ontwerp als in het samenwerkingsakkoord bevestigd en onze fractie vindt dat dit zo moet blijven.*

*Wat de werknemers betreft, betreuren we ten eerste dat de vakbonden uit de raad van bestuur zijn geweerd en dat we op dit punt alleen staan binnen de regeringscoalitie.*

*De vakbonden zaten van bij de oprichting van het bedrijf meer dan 70 jaar geleden in de raad van bestuur en hun inbreng was niet gering. Dit gold tevens als erkenning van de rol die het spoorwegpersoneel tijdens de bezetting heeft gespeeld. We zijn blij dat het een plaats kreeg in het nieuwe strategisch comité, dat een ruime bevoegdheid heeft inzake personeelbeleid en voor de raad van bestuur bindende adviezen formuleert, met name inzake investeringen.*

*Volgens de tekst over de aanwijzing van de vertegenwoordigers van de vakbonden in dat comité is alleen de minister daartoe bevoegd. Als die bevoegdheid discretionair is, betekent dat het einde van de syndicale autonomie en representativiteit.*

*Daarom hebben we in de commissie een amendement ingediend dat bepaalde dat de leden door de minister werden aangewezen in een in Ministerraad overlegd besluit op voorstel van de representatieve werknemersorganisaties. We hebben het amendement pas ingetrokken toen werd bevestigd dat de tekst aldus moet worden begrepen.*

*We begrijpen evenwel niet goed dat de regel van de proportionele vertegenwoordiging niet in acht werd genomen voor de aanwijzing van de vertegenwoordigers van het personeel.*

Cette clé de répartition est la plus équitable et est parfaitement justifiée pour nous compte tenu des particularités de la partie francophone de l'État. La Wallonie continuera donc à recevoir les moyens adéquats en matière d'investissements ferroviaires. Je pense que les critiques que nous avons déjà entendues ce matin justifient a contrario la nécessité pour les francophones d'être très fermes sur ces principes.

Dans le même ordre d'idées, le groupe PS se réjouit également de ce que des garanties soient obtenues quant à la délivrance des permis de bâtir pour la traversée du territoire de la Flandre entre Bruxelles et la Wallonie, sans lesquels, de toute évidence, plusieurs projets resteraient lettre morte.

Enfin, le PS a exigé et obtenu un contre-pouvoir au sommet de l'entreprise en exigeant la double signature au plus haut niveau de la SNCB. Le tandem constitué d'un francophone et d'un néerlandophone empêchera à l'évidence la flamandisation de la structure, comme on l'a vécu ailleurs. La parité linguistique dans tous les organes de l'entreprise est par ailleurs assurée.

Tous ces éléments expliquent pourquoi nous avons été très fermes quant à l'exigence d'une simultanéité dans l'adoption non seulement du projet de loi portant réforme des entreprises publiques économiques, mais également dans l'accord de coopération qui devait, selon nous, être approuvé par les trois parlements régionaux avant d'être soumis au Sénat.

Nous avons en effet toujours demandé, depuis le début de l'examen de ce projet au Sénat, le parallélisme avec les votes attendus dans les assemblées régionales. Nous savons que si les votes en question n'ont pas posé de problèmes tant à Bruxelles qu'en Wallonie, il n'en a pas été de même en Région flamande.

Or, il va sans dire que tout l'équilibre des accords reposait sur l'adoption des textes par l'ensemble des assemblées régionales. Les multiples tergiversations du Parlement flamand mettaient donc en péril tout l'édifice, ce que nous ne pouvions admettre.

Les acquis obtenus ne l'ont été que parce que nous avons maintenu jusqu'au bout notre exigence de voir l'accord de coopération approuvé par toutes les entités fédérées avant d'accepter de voter la loi portant réforme des structures de la SNCB. Je constate avec satisfaction que notre attitude aura été, au bout du compte, la plus payante. J'ajouterai même que si nous avons pu donner l'impression de perdre du temps ces dernières semaines, ce n'est rien à côté du temps que nous aurions perdu si nous avions voté ce projet au Sénat sans l'accord des trois assemblées régionales.

Dès lors, tout a été mis en œuvre au Sénat pour qu'aucun retard supplémentaire ne vienne perturber la réforme de l'entreprise et sa mise en œuvre.

Je voudrais aussi aborder une autre question essentielle, celle des perspectives européennes et des changements qu'elles sont susceptibles d'entraîner.

Le présent projet est déjà destiné à adapter la structure de notre réseau ferroviaire aux directives européennes en la matière. Les choix qui ont été faits, et en particulier celui de l'unicité préservée de l'entreprise, sont aussi pour nous un grand motif de satisfaction. Le démantèlement de l'entreprise serait en effet dramatique et inacceptable pour les socialistes.

*Een ander punt is dat het tweede beheerscontract van de NMBS op 31 december 2001 is verstreken. De pendelaars wachten op de beloofde verbetering van de dienstverlening. De PS vraagt dus dat de regering dringend werk maakt van een derde beheerscontract dat aan de behoeften en verwachtingen van de reizigers beantwoordt.*

*Na de ingrijpende veranderingen bij andere Belgische overheidsbedrijven was het nodig de treinreizigers gerust te stellen en hun een snelle, stipte en degelijke dienstverlening aan te bieden. Ook het personeel van het overheidsbedrijf moest worden gerustgesteld.*

*Aan het spoorwegpersoneel wil ik zeggen dat onze goedkeuring van het ontwerp niet ingegeven wordt door arrogantie of de wil om te provoceren, maar door de overtuiging dat het akkoord, ofschoon het niet volmaakt is, toch een substantiële vooruitgang betekent. Het is in het algemeen belang van reizigers en personeel dat dit dossier niet onbeslist in de Senaat blijft liggen.*

*De beste sociale garantie voor de toekomst van het personeel is dat het modern en efficiënt spoorvervoer kan aanbieden tegen een aanvaardbare prijs en aldus kan bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van mobiliteit en duurzame ontwikkeling. Het meest ambitieuze financieringsplan uit de geschiedenis van de spoorwegen zal niet gerealiseerd worden ten koste van het spoorwegpersoneel.*

*Het akkoord is bovendien een duurzame en concrete uiting van de solidariteit tussen Wallonië en Brussel. De nieuwe Waalse spoorweginfrastructuur zal de Waalse economische herstructurering nieuw leven inblazen.*

*Om deze redenen vinden we dat de positieve elementen zwaarder doorwegen dan de negatieve aspecten die ik hier heb aangestipt. We steunen dus het ontwerp, temeer daar de minister zich duidelijk heeft geëngageerd. In het belang van de reizigers en het spoorwegpersoneel zullen we de ontwikkelingen bij het spoor van zeer nabij blijven volgen.*

Nous ne pouvons que nous réjouir des prises de position fermes et claires de Mme la ministre en la matière.

L'État belge doit transposer la directive relative à la libéralisation du transport de marchandises par chemin de fer. Seul un avancement rapide de ce dossier permettra de placer la division fret de la SNCB, B-Cargo, en position de se défendre face à la concurrence.

Nous revendiquons qu'à l'occasion de la transposition de la directive, l'unicité juridique, économique et sociale de la SNCB soit intégralement confirmée et respectée. Les cheminots et leurs acquis sociaux ne peuvent en aucun cas être menacés d'agressions « à la britannique ». Pour le PS, il est inimaginable d'adopter une méthode qui a provoqué outre-Manche la faillite intégrale de tout le système de transport par chemin de fer. Aussi, la SNCB ne peut certainement pas évoluer vers un modèle de société à participations, une holding qui aurait pour effet de découper l'entreprise et de permettre l'entrée du secteur privé dans les seules niches rentables en laissant toutes les pertes au secteur public.

L'unicité de l'entreprise étant confirmée tant dans le projet de loi portant réforme des structures de la SNCB que dans l'accord de coopération, aucune restructuration interne de l'organisation ne pourra lui porter préjudice. C'est, selon notre groupe, un des acquis essentiels du projet de loi actuellement examiné par le Parlement, et il doit être maintenu.

S'il est un autre point qui a retenu notre attention, c'est celui des travailleurs de l'entreprise. Nous avons, à plusieurs reprises, regretté amèrement la disparition des syndicats du conseil d'administration. Nous regrettons particulièrement d'avoir été isolés à ce sujet au sein de la coalition gouvernementale.

Les syndicats se trouvaient en effet représentés dans le conseil d'administration depuis la création de l'entreprise, c'est-à-dire depuis plus de 70 ans. Leur rôle était loin d'être négligeable. Cette présence était d'autant plus légitime en reconnaissance du rôle joué par les cheminots, lors de l'occupation de notre pays. Nous nous réjouissons dès lors, et c'est bien le minimum, de ce que les syndicats demeurent en bonne place dans le processus de décision au sein de l'entreprise par le biais du nouveau comité stratégique. Celui-ci aura en effet une mission très étendue en matière de gestion du personnel tout en rendant des avis liant le conseil d'administration, notamment en matière d'investissements.

Nous avons toutefois une autre inquiétude quant à la désignation des représentants de ces mêmes syndicats dans ce comité. En effet, le texte donne, selon une première lecture, cette compétence à la ministre seule. Il est évident que, si cette compétence était discrétionnaire, c'en serait fini de l'autonomie et de la représentativité syndicale.

C'est pourquoi nous avons déposé un amendement en commission pour clarifier cette situation. Cet amendement prévoyait explicitement que les membres soient nommés par le Roi, par arrêté délibéré en conseil des ministres, sur la proposition des organisations représentatives des travailleurs. Nous n'avons retiré cet amendement que pour autant que soit confirmé dans les travaux de la commission que le texte du projet doit bien être compris en ce sens. Je me réjouis que cette confirmation ait été donnée par la ministre et que

l'autonomie syndicale soit donc bel et bien garantie. Nous avons donc reçu tous nos apaisements à ce sujet.

Cela étant, nous comprenons cependant encore mal que la règle de la représentation proportionnelle n'ait pas été respectée pour la désignation des représentants du personnel en tenant compte du poids de chacune des organisations syndicales représentatives.

J'aimerais encore souligner un autre point. Le deuxième contrat de gestion de la SNCB est échu depuis le 31 décembre 2001. De son côté, le navetteur attend désespérément que l'amélioration de la qualité du service promise se fasse sentir. Le PS demande dès lors que le gouvernement s'attelle d'urgence à la conclusion d'un troisième contrat de gestion véritablement adapté aux besoins des utilisateurs et répondant à leurs attentes.

Après les bouleversements ayant affecté tant d'entreprises publiques dans le pays – inutile de rappeler la Sabena et France Télécom qui fait l'actualité cette semaine –, il était temps, dans le dossier de la SNCB, de rassurer les usagers et de leur offrir un service ferroviaire digne du nouveau millénaire : rapide, ponctuel et de qualité. Il était temps également d'agir et de rassurer le personnel de cette entreprise publique.

À l'intention des cheminots, je voudrais modestement dire que si, tout à l'heure, nous allons pousser le bouton vert et approuver ainsi les projets qui nous sont soumis, ce n'est certainement pas par arrogance ni par provocation à leur égard ; ce n'est pas davantage pour déclencher des mouvements sociaux mais parce que nous pensons, en conscience, que l'accord intervenu s'il n'est pas parfait n'en constitue pas moins une avancée substantielle. Le pire pour l'entreprise eut été de ne rien faire et de laisser s'écouler du temps en nombre d'occasions dangereusement perdues. Dans l'intérêt général, tant des usagers que des cheminots, nous n'avons pas le droit, au Sénat, de laisser ce dossier en attente.

Nous sommes convaincus que la meilleure garantie sociale que l'on puisse donner pour l'avenir des cheminots est de leur permettre d'exercer leur métier avec un outil renouvelé, moderne, efficace et performant, assurant un transport de qualité à un prix raisonnable et participant aux objectifs essentiels de mobilité et de développement durable. Le plan d'investissement, que nous avons défendu et soutenu, est le plus ambitieux de l'histoire des chemins de fer. Son financement ne se fera pas au détriment des cheminots.

Il constitue par ailleurs un élément durable et concret de la solidarité entre la Wallonie et Bruxelles. La carte ferroviaire sera redessinée et les nouvelles infrastructures ferroviaires wallonnes donneront un coup de fouet au redéploiement économique de la Wallonie.

Pour toutes ces raisons, dans ce dossier essentiel, nous trouvons que les éléments positifs l'emportent largement sur les reculs que j'ai objectivement soulignés. Nous soutiendrons ces projets d'autant plus que des engagements fermes ont été pris par la ministre. Bien sûr, nous resterons très vigilants quant à l'avenir du rail dans notre pays, dans l'intérêt, je le répète, des utilisateurs et des cheminots.

**De heer Didier Ramoudt (VLD).** – Beide wetsontwerpen die ter stemming voorliggen hebben de afgelopen maanden voor

**M. Didier Ramoudt (VLD).** – *Les deux projets de loi sur lesquels nous avons à nous prononcer ont suscité la*

de nodige controverse en jammer genoeg ook voor heel wat ongemak bij de treinreizigers gezorgd. Iedere behandeling ging met grote syndicale nervositeit gepaard. Dit is merkwaardig, want noch in het samenwerkingsakkoord, noch in het wetsontwerp tot vereenvoudiging van de beheersstructuren, worden de arbeidsvoorwaarden van het spoorpersoneel op enig ogenblik ter discussie gesteld. De spoorbonden beroepen zich dan maar op het argument dat de regering te weinig middelen zou verschaffen en zelfs zou zorgen voor de afbouw van de spoorwegen.

*(Voorzitter: de heer Jean-Marie Happart, ondervoorzitter.)*

Deze stelling klopt niet. Ten eerste hebben zowel de federale als de Vlaamse regering in het samenwerkingsakkoord wel degelijk heel wat inspanningen gedaan om het spoorvervoer op te waarderen. Ten tweede mag het debat over de goede werking van onze spoorwegmaatschappij niet tot een louter middelendiscussie worden verengd. Ook de goede aanwending van de middelen, met andere woorden de juiste beslissingen van transparante bestuursorganen van de NMBS in het belang van haar klanten en in het belang van de openbare dienstverlening, is een kenmerk van een goed functionerend spoorwegbedrijf

In haar strategisch plan kondigde de regering een ambitieus driesporenbeleid aan om het reizigers- en het goederenvervoer per spoor de komende tien jaar met 50% te doen toenemen. Er kan misschien worden gediscussieerd over het realiteitsgehalte van deze doelstelling, maar de groeiambities voor het spooraanbod, en dus ook voor de tewerkstelling, zijn onmiskenbaar. De spoorbonden kunnen ze dus zeker niet aangrijpen om hun stakingsacties te rechtvaardigen.

Ik vraag me trouwens af wat de vakbonden vandaag met de staking in het goederenvervoer proberen te bereiken. Ze merken op dat de NMBS niet voorbereid is op de liberalisering die een bedreiging kan zijn voor het goederenvervoer van de NMBS. Ik zou nog begrip kunnen opbrengen voor een staking waarbij een stijging van het goederenvervoer met 3% zou worden geëist omdat het aandeel ervan de afgelopen jaren altijd maar zou zijn afgenomen. De spoorbonden staken echter omdat de voorliggende wetsontwerpen vandaag in de Senaat worden besproken.

Twee cruciale pijlers uit dit driesporenbeleid, met name een ambitieus investeringsplan en een ingrijpende hervorming van de beheersstructuren binnen de NMBS, worden in deze wetsontwerpen wettelijk geregeld. Na de installatie van de nieuwe beheersorganen zullen de Staat en de NMBS zo vlug mogelijk op een volwaardige wijze onderhandelingen aanvangen over het nieuwe beheerscontract, de derde pijler uit het driesporenbeleid.

Het eerste wetsontwerp, het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de gewesten met betrekking tot het meerjarig investeringsplan, verschilt duidelijk van alle vorige spoorakkoorden.

Vroeger bedisselden de NMBS en de federale overheid het investeringsprogramma voor de spoorwegen uitsluitend onder elkaar. Binnen het strikte keurslijf van de 60/40-verdeelsleutel werd zowel de inhoud als de timing van de spoorprojecten voor lange termijn vastgebetonneerd. In het beste geval

*controverse et surtout la nervosité des syndicats. Pourtant, ni l'accord de coopération, ni le projet de loi simplifiant les structures de gestion ne remettent en cause les conditions de travail du personnel. Les syndicats n'invoquent que l'argument selon lequel le gouvernement dégagerait trop peu de moyens, voire démantèlerait les chemins de fer.*

*(M. Jean-Marie Happart, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel.)*

*Cette position est intenable. D'abord, tant le gouvernement fédéral que le gouvernement flamand ont fait bien des efforts pour revaloriser le transport par rail. Ensuite, on ne peut ramener le débat sur le bon fonctionnement de la SNCB à une simple discussion sur les moyens. La bonne affectation des moyens est également un facteur de bon fonctionnement.*

*Le gouvernement a annoncé sa volonté de faire augmenter de 50% le transport par train de personnes et de marchandises. On peut s'interroger sur le réalisme de cet objectif mais les ambitions de croissance de l'offre, et donc de l'emploi, sont indéniables. Il ne peut donc s'agir d'un argument servant à justifier des actions de grève.*

*Je me demande d'ailleurs quel est l'objectif de la grève du transport de marchandises. Je la comprendrais si on exigeait une augmentation de 3% du transport de marchandises. Les syndicats l'ont cependant organisée uniquement parce que le Sénat discute aujourd'hui des présents projets de loi.*

*Ces projets de loi règlent deux des trois piliers de la politique du gouvernement, à savoir l'ambitieux plan d'investissement et la réforme des structures de gestion de la SNCB. Après l'installation des nouveaux organes de gestion, l'État et la SNCB entameront des discussions sur le nouveau contrat de gestion.*

*Auparavant, la SNCB et le gouvernement fédéral étaient les seuls à discuter du programme d'investissement. Dans le meilleur des cas, les Régions pouvaient émettre un avis non contraignant.*

*Le nouvel accord a vu le jour d'une manière toute différente. Grâce au soutien du Parlement flamand, le gouvernement flamand est parvenu à le modifier profondément. Quelques projets flamands importants, comme le désenclavement de l'aéroport de Bruxelles-National, ont été soustraits in extremis de la part de la Région flamande.*

*La possibilité offerte à la Flandre d'effectuer des travaux plus rapidement est vraiment historique. La clé de répartition 60/40 est toutefois maintenue. Les moyens continueront donc hélas à être répartis selon des critères politiques plutôt qu'économiques.*

*Le préfinancement permet de résoudre un énorme problème : la SNCB pourra, sur ordre de la Région flamande, investir plus rapidement que ce que prévoyait le planning. Ce faisant, la Région flamande rompt la clé de répartition annuelle.*

*Grâce au nouvel accord, les travaux de construction du deuxième tunnel ferroviaire du port d'Anvers pourront débuter dès 2003 au lieu de 2006. L'impact de la Flandre sur*

konden de gewesten vervolgens nog een niet-bindend advies uitbrengen.

Het nieuwe akkoord kwam op een totaal andere manier tot stand. Het ontwerp van akkoord tussen de spoorwegen en de Staat was deze keer niet zomaar te nemen of te laten. Dankzij de steun van het Vlaams parlement slaagde de Vlaamse regering erin om grondige bijsturingen aan te brengen. Enkele belangrijke Vlaamse spoorprojecten, zoals de ontsluiting van de luchthaven Brussel-Nationaal, werden in extremis uit het Vlaams regionaal aandeel gelicht. Echt historisch is ongetwijfeld de mogelijkheid die Vlaanderen krijgt om spoorwerken sneller te laten uitvoeren via prefinanciering of cofinanciering. Beide financieringsmechanismen tasten de 60/40-verdeelsleutel niet aan. De absurde situatie in ons land, waarbij middelen voor spoorinvesteringen volgens politieke en niet volgens bedrijfseconomische criteria worden verdeeld, blijft dus helaas nog steeds overeind.

Prefinanciering biedt wel een oplossing voor een levensgroot probleem: projecten zullen voortaan sneller kunnen worden gerealiseerd op plaatsen waar de behoefte aan een betere spoorontsluiting hoogst dringend is. De NMBS kan in opdracht van het Vlaams gewest vroeger investeren dan voorzien in haar tijdsplanning. De spoorwegmaatschappij gaat hiervoor een achtergestelde lening met staatswaarborg aan, waarbij het gewest instaat voor de intrestlasten. Het Vlaamse gewest realiseert dus de meest prioritaire projecten op kortere termijn en doorbreekt hierdoor meteen de verdeelsleutel op jaarbasis.

Een voorbeeld hiervan is de Liefkenshoekspoortunnel, een cruciaal project voor een betere ontsluiting van de Antwerpse haven. Zonder prefinanciering zou de bouw van deze tweede spoortunnel ten vroegste vanaf 2006 kunnen plaatsvinden. Vlaamse onderhandelaars verwachten nochtans dat deze bouwwerken reeds in 2003 kunnen beginnen. Dankzij het nieuwe spoorakkoord kan deze kloof in de tijd worden overbrugd. Bovenop de verdeelsleutel komt nog de cofinanciering, zodat Vlaanderen op het spoorbeleid een impact krijgt die onder vorige regeringen ondenkbaar was.

Precies tegen deze cofinanciering maakte de Raad van State juridische bezwaren. In principe komen enkel werken van burgerlijke bouwkunde in aanmerking. De vraag is in welke mate dit voor spoorwerken geldt. Om uit deze juridische impasse te ontsnappen, kreeg de Vlaamse regering een politiek engagement namens de voltallige federale regering. Indien nodig zal desnoods de bijzondere wet worden gewijzigd. Dit is voor de VLD het ultieme bewijs dat ook op federaal vlak de geesten voor een verdere regionalisering van de NMBS stilaan rijp beginnen te worden.

Het tweede wetsontwerp wijzigt de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Hierdoor kan ook de NMBS voortaan niet meer ontsnappen aan de principes van behoorlijk bestuur die een antwoord trachten te bieden op de vraag hoe men de openbare dienstverlening van de NMBS kan laten primeren op het eigen belang van haar bestuurders? Dit initiatief is volgens de VLD absoluut noodzakelijk voor een betere werking van de NMBS.

CD&V heeft onze kritische houding ten aanzien van de aanwending van overheidsmiddelen door de NMBS al

*la politique ferroviaire acquiert une importance qui était impensable sous les gouvernements précédents.*

*C'est précisément à ce cofinancement que s'oppose le Conseil d'État. En principe, seuls les travaux de génie civil sont concernés. Pour sortir de l'impasse, le gouvernement fédéral s'est engagé à modifier la loi spéciale si cela devait s'avérer nécessaire. Pour le VLD, c'est là la preuve ultime que même au niveau fédéral, les esprits deviennent mûrs pour la régionalisation de la SNCB.*

*Le deuxième projet de loi modifie la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Désormais, la SNCB devra faire primer le service aux usagers sur l'intérêt de ses gestionnaires.*

*Le CD&V a traité notre attitude critique à l'égard de l'affectation des moyens publics par la SNCB de pure ingérence dans la gestion d'une entreprise autonome. La Cour des comptes écrit pourtant noir sur blanc que les activités connexes de la SNCB représentent un risque structurel pour la continuité du service au public.*

*En sa qualité d'actionnaire, l'État doit selon nous prendre ses responsabilités en menant les réformes nécessaires pour garantir le service au public et faire prévaloir l'intérêt général sur l'intérêt particulier des administrateurs et des syndicats.*

*Le VLD s'inquiète lui aussi de l'évolution de la dette de la SNCB mais estime qu'il est trop facile de ramener ce problème à une question de moyens. Des termes tels que « sous-capitalisation » recouvrent des concepts relatifs, à comparer aux investissements des dernières années. En matière d'investissements, la SNCB ne s'est vraiment pas reposée sur ses lauriers ces dernières années. Avec le développement d'ABX Logistics, M. Schouppe voulait faire de notre compagnie de chemins de fer une entreprise de transport mondiale.*

*L'in vraisemblable série de reprises effectuées de l'Amérique à l'Extrême-Orient encombrant la SNCB d'une structure complexe, lourde et déficitaire. C'est le terreau idéal pour alimenter l'avidité de mandats de certains partis politiques.*

*Le VLD préconise de rechercher les véritables causes de l'endettement accru. Il faut oser faire les bonnes analyses et se départir au plus vite de la mentalité propre à la SNCB qui considère que « l'État bouchera les trous ». Nous regrettons donc que des solutions structurelles, axées sur une simplification radicale des structures complexes et onéreuses de la SNCB, restent un sujet tabou sous le prétexte syndical de « l'unicité de l'entreprise ». Notre proposition de créer des business units distinctes pour le trafic de voyageurs, le trafic de marchandises et l'infrastructure, avec des comptabilités séparées, proposition pourtant conforme à la réglementation européenne, constituerait sans doute une menace trop grande pour les privilèges soigneusement préservés des dirigeants de la SNCB.*

*Nous espérons donc que le projet de loi n'arrivera pas trop tard pour assurer une plus grande gouvernance d'entreprise au sein de la SNCB. Jadis, l'adoption des plans d'investissement engageant des centaines de milliards n'était qu'une simple formalité. Les questions sur la bonne utilisation de ces deniers publics et le fonctionnement des*



meermaals afgeschilderd als pure politieke verdachtmakerij of bemoeizucht in het beheer van een autonome onderneming. Nochtans staat in de audit van het Rekenhof zwart op wit dat de nevenactiviteiten van de NMBS een structureel risico vormen voor de continuïteit van de openbare dienstverlening.

Als aandeelhouder moet de Staat volgens ons zijn verantwoordelijkheid op zich nemen en de noodzakelijke hervormingen doorvoeren om de openbare dienst te vrijwaren en om het algemeen belang te laten primeren op het eigenbelang van bestuurders en spoorbonden.

Ook de VLD is zeer bezorgd over de schuldevolutie van de NMBS, maar vindt het maar al te gemakkelijk om dit tot een loutere middelendiscussie te verengen. De termen "schuldgraad" of "onderkapitalisatie" zijn relatieve begrippen, die steeds in verhouding staan tot de investeringen die de NMBS de afgelopen jaren heeft verricht. Wie het investeringsbeleid van de NMBS bekijkt, merkt dat de spoorwegmaatschappij de voorbije jaren zeker niet heeft stil gezeten. Met de uitbouw van ABX Logistics wou de heer Schouppe onze spoorwegmaatschappij omvormen tot een mondiaal transportbedrijf.

De onwaarschijnlijke reeks overnames van Amerika tot in het Verre Oosten zadelen de NMBS op met een uiterst complexe en zwaar verlieslatende structuur, waarin een kat haar jongen niet meer terugvindt. Dit vormt een ideale voedingsbodem voor de mandatenhonger van bepaalde politieke partijen.

De VLD wil ervoor pleiten om te zoeken naar de echte oorzaken van de schuldtoename. Men moet de juiste analyses durven te maken en dringend afstappen van de NMBS-mentaliteit "de Staat zal wel bijpassen". Wij vinden het dan ook betreurenswaardig dat structurele oplossingen, die gericht zijn op een ingrijpende vereenvoudiging van de complexe en bijgevolg geldverslindende structuren binnen de NMBS nog steeds onbespreekbaar zijn onder het vakbondsvoorwendsel van de "uniciteit van de onderneming". Ons standpunt om aparte *business units* op te richten voor reizigersvervoer, goederenvervoer en infrastructuur met gescheiden boekhoudingen, nochtans volkomen in overeenstemming met de Europese regelgeving, zou waarschijnlijk een te grote bedreiging vormen voor de zorgvuldig afgeschermdde privileges van de NMBS-top.

Wij hopen dan ook dat het wetsontwerp voor meer *corporate governance* binnen de NMBS niet te laat komt. De goedkeuring van investeringsplannen samen met de vastlegging van vele honderden miljarden was vroeger louter een formaliteit. Vragen naar goede aanwending van deze overheidsmiddelen en daarmee samenhangend naar de werking van de beheersorganen van de NMBS behoorden tot de christelijke taboesfeer. Op die manier werd de ongebreidelde opkoop van verlieslatende nevenactiviteiten oogluikend toegestaan om de politieke achterban binnen de NMBS niet voor het hoofd te stoten.

De boekhouding en rekeningen van de NMBS zijn steeds te weinig transparant geweest om de precieze oorzaken van de opstapeling van de schulden te achterhalen. Wij vinden het nochtans belangrijk om de echte oorzaken te kennen vooraleer in te grijpen en om te kunnen nagaan welke activiteiten verlieslatend zijn. Het wetsontwerp betekent op dit vlak een serieuze stap voorwaarts. Voortaan zal in de

*organes de gestion de la SNCB faisaient partie des tabous sociaux-chrétiens. On a ainsi fermé les yeux sur le rachat effréné d'activités connexes déficitaires pour ne pas déplaire à l'arrière-ban politique au sein de la SNCB.*

*La comptabilité et les comptes de la SNCB ont toujours été trop peu transparents pour permettre d'identifier les causes de l'endettement croissant. Nous estimons pourtant qu'il importe d'en connaître les causes véritables pour pouvoir déterminer quelles activités sont déficitaires. Le projet de loi représente à cet égard un grand pas en avant. La comptabilité établira désormais une distinction nette entre activités de nature publique et de nature commerciale et les comptes seront plus transparents.*

*Pour protéger leurs privilèges, ces messieurs des syndicats chrétien et socialiste menacent à nouveau de faire supporter par la collectivité des coûts sociaux inutiles. Nous ne pouvons céder à un tel réflexe corporatiste. Au contraire, cela prouve on ne peut plus clairement que les réformes que contient le projet mettent le doigt sur le point sensible et que, pour la première fois, on se penche sur la cuisine interne de la SNCB. Cela incite le VLD à mettre ces réformes en œuvre avec encore plus de courage et de détermination et à adopter les deux projets de loi.*

boekhouding een helder onderscheid bestaan tussen de activiteiten van openbare en commerciële aard en zullen de rekeningen transparanter worden.

Als conclusie wil ik terugkeren naar de inleiding van mijn betoog. Voor de bescherming van hun privileges dreigen de heren van de christelijke en socialistische vakbonden er opnieuw mee onze samenleving met onnodige maatschappelijke kosten op te zadelen. Voor een dergelijke corporatistische reflex mogen wij evenwel niet zwichten. Integendeel, dit toont overduidelijk aan dat de hervormingen in de wetsontwerpen de vinger op de wonde leggen en dat voor het eerst binnengedrongen wordt in de interne keuken van de NMBS. Voor de VLD vormt dit alleszins een inspiratiebron om deze hervormingen met nog meer moed en vastberadenheid uit te voeren en beide wetsontwerpen goed te keuren.

**De heer René Thissen (PSC).** – *Deze saga kan alleen met Sabena worden vergeleken en is verre van voltooid, want het nieuwe plan zal nog tien jaar onstabiel tot gevolg hebben en de mobiliteit van de bevolking niet ten goede komen.*

*Mevrouw de minister, het politiek beleid van de NMBS is catastrofaal. Niet alleen bent U sedert meer dan twee jaar mee verantwoordelijk voor de destabilisering van de interne werking van de NMBS en de toekomstperspectieven, u steunt ook de communautarisering van een probleem dat de jure en de facto, een federale bevoegdheid is.*

*Het samenwerkingsakkoord over het investeringsplan voor de periode 2001-2012 is daar een schitterend voorbeeld van.*

*Op 13 maart jongstleden keurde het Vlaams Parlement het decreet over het investeringsplan 2001-2012 goed. In de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden van deze assemblee verklaarde u dat er zoveel vertraging was omdat de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement op een reeks adviezen wachtten.*

*Vlaanderen ging echter zijn boekje te buiten: het vroeg advies aan de federale eerste minister en die heeft daar een voor ons land politiek gevaarlijke geste gedaan. De eerste minister heeft immers, wellicht buiten uw weten om, maar alleszins in uw plaats, politieke waarborgen gegeven die u binden, ook al is dat tegen uw zin.*

*De eerste minister van dit land is eens te meer uit zijn rol gevallen. Hij trekt de Vlamingen voor. In een brief aan minister-president Dewael schrijft hij dat, indien er problemen zouden rijzen, de wet kan worden gewijzigd. Uit deze erg vage bewoordingen blijkt niet onmiddellijk dat het gaat om de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven of om de bijzondere wet betreffende de bevoegdheidsverdeling. Hij geeft de regionalisten bewust een duwtje in de rug.*

*De heer Dewael heeft dat inderdaad goed begrepen. Volgens hem is de feitelijke regionalisering van de NMBS ingezet.*

*Het is juist dat die brief juridische niets te betekenen heeft, maar dit is wel een politieke daad die niet onbelangrijk is voor de toekomst van het bedrijf waarvoor alleen u bevoegd is.*

*Die brief heeft de stemming in het Vlaams Parlement zwaar beïnvloed. Meerderheid en oppositie hebben de goedkeuring*

**M. René Thissen (PSC).** – Une saga avec pour seul équivalent la Sabena. Une saga qui est loin de se terminer parce que vous mettez en place les éléments de l'instabilité à la SNCB pour les dix prochaines années

Contrairement à ce que nous disait M. Istasse, je pense que nous approchons seulement de la ligne de départ qui est celle de l'amélioration de la mobilité au profit de la population.

Madame la Ministre, la gestion politique de l'entreprise publique autonome, SNCB, est un désastre. Non seulement, vous avez contribué, depuis plus de deux ans, à déstabiliser la SNCB dans son propre fonctionnement interne et dans ses perspectives d'avenir, mais aussi vous avalisez d'une manière certaine la communautarisation d'une problématique qui devait rester, de jure et de facto, de compétence fédérale.

Commençons par l'accord de coopération sur le plan d'investissement pour la période 2001-2012, tant il illustre magnifiquement nos thèses.

Voici une semaine, en date du 13 mars très précisément, le Parlement flamand s'est prononcé officiellement sur le projet de décret portant assentiment du projet d'investissement de la SNCB pour la période 2001-2012. En commission des Finances et des Affaires économiques de cette même assemblée, vous nous avez spécifié que, si retard il y avait eu, c'était parce que ce gouvernement et, a fortiori, son parlement, attendaient toute une série d'avis.

Oui, madame la Ministre, la Flandre attendait bien un avis, mais pas celui des entités qu'elle est contrainte légalement de consulter. Elle attendait celui du Premier ministre qui, en l'occurrence, a posé un geste politiquement dangereux pour la saine conduite de la gestion de notre Etat. Dangereux parce que, probablement à votre insu mais sûrement à votre place, il a proposé, de sa seule initiative, des garanties politiques qui vous engagent, même si c'est contre votre gré.

Une fois de plus, le Premier ministre de ce pays est sorti de son rôle. Il s'est posé en ministre de la cause régionaliste flamande. En offrant au Président Dewael, par le biais d'une lettre, la possibilité de modifier la loi si des problèmes devaient survenir, tout en recourant à une expression politique aussi vague qu'imprécise puisqu'il n'y était pas spécifié s'il s'agissait de la modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme des entreprises publiques autonomes ou de la loi spéciale répartitrice de compétences, le Premier a, peut-être

*van het investeringsplan 2001-2012 verbonden aan de regionalisering van de NMBS.*

*Ook Agalev, uw zustermaatschappij, steunde deze thesis. Dit wijst op een koerswijziging van partijen die vóór hun deelname aan de macht voor heel het land één politieke gedachte verkondigden.*

*Het resultaat is alarmerend. De regionalistische optie die tijdens de volgende regeringsonderhandelingen niet uit de weg zal kunnen worden gegaan, is een politieke ontsparing die onaanvaardbaar is omdat ze strategisch gezien absurd is.*

*Het treinverkeer is grensoverschrijdend en wordt steeds meer internationaal aangepakt. Het zou absurd zijn een regionaliseringsproces van de NMBS te steunen op een ogenblik dat er op Europees niveau gesproken wordt over de organisatie en coherentie van de transeuropese spoorwegnetten en dat de Europese richtlijnen over de liberalisering van het vrachtvervoer in de nationale wetgevingen moeten worden omgezet.*

*Ik herhaal onze essentiële elementen van kritiek op het samenwerkingsakkoord.*

*Het aandeel van de alternatieve financiering, waarover de NMBS zelf kan beslissen, is buitensporig groot. Het is niet evenredig met het totale bedrag van het twaalfjarig investeringsbudget en evenmin met de steeds maar toenemende endemische schuld die het autonoom overheidsbedrijf niet kan vereffenen.*

*De alternatieve financieringsmiddelen die de federale regering de NMBS ter beschikking stelt, zijn betwistbaar. Een versterkte samenwerking tussen overheids en privé-partners en de realisering van activa zijn utopisch. Denk maar aan ABX.*

*Ook de pré- en cofinanciering van de gewesten is erg betwistbaar.*

*De Raad van State had zeer scherpe kritiek op die alternatieve financieringswijzen, maar u weigert de juridische realiteit onder ogen te zien, mevrouw de minister.*

*De Raad herhaalt voor de zoveelste keer het fundamentele beginsel dat een overheid geen financiële middelen mag toekennen aan projecten die niet onder haar bevoegdheid ressorteren. Aangezien het spoorverkeer een federale bevoegdheid is, mag alleen de federale overheid de nodige financiële middelen ter beschikking stellen. Bijgevolg is een samenwerkingsakkoord met de gewesten dat voorziet in een deel van de financiering niet mogelijk.*

*Het akkoord moet volgens de Raad van State herzien worden in het licht van de bevoegdheden van de diverse overheden.*

*Deze regering vindt blijkbaar dat het goed staat de adviezen van de Raad van State te negeren en de regels voor verzoek om advies te doorkruisen om ongehinderd haar politieke doeleinden te bereiken.*

*In de huidige omstandigheden is de enige politieke uitkomst voor deze institutionele warboel, anticiperen op de grondwettelijke problemen die dit samenwerkingsakkoord ongetwijfeld met zich zal brengen.*

*Mevrouw de minister, u hebt geen andere keuze dan opnieuw te onderhandelen over het samenwerkingsakkoord betreffende*

délibérément, ouvert une nouvelle brèche aux appétits régionalistes, pour ne pas dire qu'il s'en est fait le complice.

Comme cela a été évoqué tout à l'heure, M. Dewael l'a très bien compris puisqu'il a indiqué que nous étions dans la régionalisation de fait de la SNCB.

Cette lettre, il est vrai, n'a aucune portée juridique. C'est bien pire. C'est un geste politique fort dont il ne faudra pas nier l'importance, moralement contraignante, en terme d'intentions et d'actions politiques pour le devenir de l'entreprise dont, faut-il le rappeler, vous êtes le seul ministre de tutelle.

Résultat des courses, cette lettre, aux garanties lourdes de sens et de poids politiques, a infléchi le vote de l'ensemble de la classe politique flamande qui, majorité comme opposition, a conditionné unanimement l'assentiment au plan d'investissement SNCB pour la période 2001-2012, à un processus de régionalisation de l'entreprise ferroviaire belge.

Votre parti frère, madame la ministre – Agalev pour ne pas le citer – a lui aussi soutenu cette thèse. Permettez-moi de souligner, à cet égard, un indice de distanciation de partis qui revendiquaient pourtant, juste avant leur prise de participation au pouvoir, une communion de pensée politique pour l'ensemble du pays.

En tout état de cause, le résultat est consternant : l'option régionaliste qui sera incontournable lors des prochaines négociations gouvernementales, constitue une dérive politique que nous osons qualifier d'inadmissible, tant elle est absurde en regard des options stratégiques, à la fois sur les plans opérationnel et structurel, options décidées par l'UE.

Le rail dépasse nos frontières. Il ne cesse de s'internationaliser. Il serait complètement absurde au moment où l'on traite, à l'échelon européen, de l'organisation et de la cohérence des réseaux ferroviaires transeuropéens, au moment où l'on doit s'atteler à la transposition en droit national des directives européennes sur la libéralisation du fret, de cautionner, fût-ce indirectement, en Belgique, un processus de régionalisation au sein de la SNCB.

Au-delà de ce dernier rebondissement peu glorieux pour la crédibilité politique de ce gouvernement fédéral, permettez-moi de réitérer l'essentiel de nos critiques sur l'accord de coopération.

La part de financement alternatif, laissée à l'initiative et aux bons soins de la SNCB, nous paraît tout à fait excessive – plus de 90 milliards de francs belges ! Cette somme est disproportionnée, non seulement par rapport au montant global du budget d'investissement dodécennal, soit quelque 644 milliards de francs belges, mais également, et vous en avez encore parlé hier soir, à la télévision, madame la ministre, par rapport à la dette endémique, de plus en plus importante, que ne parvient pas à juguler l'entreprise publique autonome.

Par ailleurs, les modes de financement alternatif proposés par le gouvernement fédéral à la SNCB sont critiquables en soi ; certains sont tout bonnement utopistes, comme les montants espérés par une coopération renforcée entre partenaires public et privé et la réalisation d'actifs. On a évoqué la problématique d'ABX et les difficultés du gouvernement en la matière. Là encore, madame la ministre, vous avez dû céder

*het investeringsplan 2001–2012 en daarbij eens en voor goed het advies van de Raad van State te respecteren. Zo lang de regering de adviezen niet respecteert, stelt u zich bloot aan annulatieberoepen, niet alleen tegen de wet, maar ook tegen de decreten en de ordonnances houdende instemming ermee. De regering en de NMBS mogen zich op middellange termijn verwachten aan een herziening van het investeringsplan, wat niet zonder gevolg zal zijn voor de verwezenlijking van de infrastructuur.*

*Niet alleen de financiering is niet verzekerd, er werden ook niet eens prioriteiten bepaald. Al wat gezegd en beloofd is, blijft prioritair. Het is dus aan de NMBS, met haar endemische schuldenlast, om alle investeringen die sinds het begin van deze zittingperiode werden beloofd, ook echt te verwezenlijken!*

*Voor de vertegenwoordigster van de nagenoeg soevereine aandeelhouder van dit bedrijf, is dit toch wel het summum van politieke deresponsabilisering.*

*Het is uiterst dringend om prioriteit te verlenen aan die investeringen die met het oog op de geleidelijke liberalisering van het spoor koste wat het kost moeten worden verwezenlijkt.*

*Onze fractie pleit ervoor om resoluut en onmiddellijk de klemtoon te leggen op:*

- *het onderhoud van het net en de infrastructuur om een optimale veiligheid te verzekeren voor zowel de spoormannen als de reizigers. Op die manier hopen wij dat meer en meer mensen zich met de trein zullen verplaatsen;*
- *het inpassen van de toekomstige investeringen in de grote corridors voor het vracht- en goederenvervoer die Europa heeft uitgetekend, maar dan wel in complementariteit met het binnenlands net. Ik denk dan meer bepaald aan de herwaardering van de lijn Brussel-Luxemburg, die zowel voor het internationaal als voor het lokaal verkeer belangrijk is. Deze lijn verbindt immers de twee institutionele hoofdsteden van Europa en zal op korte termijn ook in het GEN worden opgenomen.*

*Er is veeleer nood aan een coherente en allesomvattende visie dan aan een reeks politieke akkoorden. Laten we de ontwikkeling van de noord-zuid als voorbeeld nemen. We kunnen het alleen maar toejuichen dat de NMBS de lijn Brussel-Luxemburg uitgebreid wil renoveren. Ze werd al te lang verwaarloosd wegens haar geringe rendabiliteit. Ze paste in het Schéma de Développement de l'Espace Régional dat rekening houdt met de transportcorridors die de grote Europese handelscentra met elkaar verbinden.*

*In juli 2000 lanceerde het autonome overheidsbedrijf immers de idee om een snelle Waalse spoorlijn langs de E-411 autosnelweg aan te leggen, van bij de uitrit Brussel tot aan Daussoix, waar dan een station en een ruime parking zouden komen om de pendelaars aan te trekken.*

*Van bij dit spoorwegknooppunt zou de lijn worden verlengd tot aan Sart-Bernard, waar ze met lijn 162 naar Luxemburg zou worden verbonden, en tot Gosselies, dat een echte economische ontwikkelingspool is geworden. Deze formule bood verschillende voordelen: ze zet de bakens uit voor een toekomstige Waalse as; ze levert tijdswinst op voor de pendelaars uit het zuiden van het land en is een*

et la réalisation des actifs, notamment d'ABX, n'est pas près de se faire !

D'autres modes sont vacillants avant même d'avoir force de loi. Je pense plus spécifiquement au pré- et au co-financement des Régions.

Ces modes alternatifs ont été amèrement critiqués par le Conseil d'Etat. Mais, là aussi, madame la ministre, vous vous êtes obstinée dans votre refus de voir la réalité juridique en face. Pourtant, le Conseil d'Etat ne faisait que rappeler, pour la xième fois, un principe fondamental, connu de tous ceux qui, de près ou de loin, s'inquiètent de la chose publique. Que dit ce principe ? Permettez-moi de citer une fois de plus, mot à mot, ce qui se trouve dans cet avis spécifique : « Une autorité ne peut affecter des moyens financiers à des projets qui ne relèvent pas de ses compétences. Un accord de coopération ne peut avoir pour effet d'habiliter une autorité incompétente à financer des politiques échappant à son champ de compétences. Il en résulte que, puisque le transport par rail appartient aux compétences fédérales, son financement relève également de l'autorité fédérale, et non des Régions, et qu'un accord de coopération ne peut attribuer à celles-ci une partie de ce financement. »

Le Conseil d'Etat poursuit et conclut par ce qui suit :

« L'accord de coopération doit être revu pour en omettre les dispositions par lesquelles les Régions émettent leur accord à des instruments relevant de la seule compétence fédérale en matière de transport ferroviaire et pour mieux limiter leur participation au financement des aspects des matières envisagées qui relèvent de leurs compétences. »

Mais n'est-il est pas de bon ton, pour ce gouvernement, de galvauder les avis du Conseil d'Etat, voire de modifier les règles de demandes d'avis, pour satisfaire au mieux, c'est-à-dire, sans entrave mais également sans garde-fou, ses objectifs politiques ?

Dans l'état actuel des choses, la seule issue politique à ce méli-mélo institutionnel aux bases juridiques branlantes, c'est l'anticipation des problèmes constitutionnels que va poser indubitablement cet accord de coopération.

Vous n'avez plus d'autre choix, madame la ministre, que de renégocier les accords de coopération sur le plan d'investissement 2001-2012, en respectant, une fois pour toute, l'avis du Conseil d'Etat. Tant que le gouvernement n'aura pas pris le parti de respecter ces avis, vous vous exposez à des recours portant non seulement sur la loi, mais aussi sur les décrets et ordonnances d'assentiment. Le gouvernement s'expose lui aussi ainsi que la SNCB, à moyen terme, à une révision du plan d'investissement, ce qui ne sera pas sans conséquences sur les réalisations d'infrastructures elles-mêmes.

Quant aux projets d'investissements, non seulement la totalité des sources de financement n'est pas assurée mais, et c'est la cerise sur le gâteau, les priorités voulues par le monde politique en matière d'investissements ne sont même pas ordonnancées dans le temps. Tout ce qui a été dit et promis est resté prioritaire. À la SNCB, avec son niveau d'endettement endémique, de faire en sorte que tout ce qui a été déclaré comme promesses d'investissements depuis le début de la législature, soit de l'ordre du possible et du

*voorafspiegeling van de nieuwe snelle lijn Brussel-Luxemburg; ze bakent meteen ook de Europese corridor met bestemming Groothertogdom Luxemburg af.*

*Deze formule stond echter niet in de gunst van de politici. In plaats daarvan zou de lijn enkel vanaf Louvain-la-Neuve langs de autoweg liggen. Het snelle baanvak Brussel-Louvain-la-Neuve is geschrapt, evenals het plan voor een nieuw station in Daussoulx. Voor het nieuwe spoorwegknooppunt gaat de voorkeur voortaan naar Rhines.*

*De internationale ambities hebben er blijkbaar bij ingeboet en de aanleg langs de autosnelweg wordt niet langer nagestreefd.*

*Tot daar in een notendop onze belangrijkste kritiek op het ontwerp van wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarig investeringsplan 2001–2012, of misschien 2015, als de NMBS er niet in slaagt om binnen 10 jaar 90 miljard te vinden. Er zijn te veel onzekerheden: de financieringswijze, de bepaling van de politieke prioriteiten, de eerbiediging van de elementaire wettelijke regels. Mevrouw de minister, u zult begrijpen dat wij dit niet kunnen goedkeuren.*

*We komen nu bij het tweede punt van de dagorde: de structurele hervorming van de NMBS. Toevallige samenloop van omstandigheden of wispelturigheid van de kalender: elf jaar, dag op dag, na de wettelijke invoering in België van het juridisch statuut van autonoom overheidsbedrijf en na de specifieke toepassing ervan op de NMBS, moeten we stemmen over een wetsontwerp houdende wijziging van de desbetreffende wet.*

*Men had ook aan een algemene hervorming van het statuut van de autonome overheidsbedrijven kunnen denken en dit in samenwerking met de minister die bevoegd is voor overheidsbedrijven en participaties. Daarvoor werd echter niet geopteerd. Over een voorstel van hervorming had ook beter overleg kunnen plaatsvinden met de betrokken actoren. Nu werd het bij het begin van de regeerperiode eenzijdig opgelegd als een onontkoombaar politiek initiatief om in te gaan tegen de vermeende weigering van de directie om te antwoorden op een reeks vragen die haar niet eens werden gesteld.*

*De structurele hervorming van de NMBS die de minister vandaag voorstelt, is een gelegenheidshervorming die dient om een juridische basis te geven aan een gezagsverhouding die zij bij het begin van de zittingperiode niet hard heeft kunnen maken. Voor een hele reeks punten in dit wetsontwerp respecteert de minister niet eens de beginselen van corporate governance, die momenteel worden besproken door de commissie belast met de problemen inzake handels – en economisch recht van de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Als dat geen bewijs is...*

*In het wetsontwerp “corporate governance” (Stuk 50–1211/1) kan men bijvoorbeeld lezen dat “het directiecomité bestaat uit meerdere personen, al dan niet bestuurders, ...”. De regering rechtvaardigt dit argument door in te roepen dat “diverse bepalingen in het ontwerp enkel strekken tot vaststelling van een minimaal wettelijk kader dat op een of andere toestand van toepassing is, aangezien het krachtens de statuten van de vennootschappen mogelijk is sommige aspecten ervan aan te passen of nader te omschrijven.*

réalisable !

Je pense sincèrement, qu'en termes de déresponsabilisation politique, on atteint ici un sommet, dès lors que vous représentez l'actionnaire quasi souverain de cette entreprise. En ce qui me concerne, il me paraît urgentissime d'inscrire comme prioritaires les investissements qui doivent à tout prix être réalisés dans la perspective, assez immédiate en ce qui concerne certains de ses aspects, de la libéralisation progressive du rail, que cette libéralisation concerne le transport des marchandises ou celui des voyageurs. En l'occurrence, mon groupe plaide pour que l'accent soit résolument et directement mis :

- sur l'entretien du réseau et de l'infrastructure afin d'assurer un degré de sécurité optimal, tant pour les travailleurs de la SNCB que pour ses usagers. Cette insistance sera une contribution sans pareille au transfert modal des déplacements vers le rail ;
- sur l'inscription des investissements de demain dans les grands couloirs de fret ou de transport de voyageurs, tels qu'ils sont dessinés par l'Europe, en s'assurant de leur complémentarité avec le réseau intérieur. Pour ce second volet, je pense plus spécifiquement à la valorisation de la ligne Bruxelles – Luxembourg, qui doit, à mon sens, être la priorité des priorités, étant donné le fait qu'elle conjugue ces intérêts internationaux et de proximité, en rejoignant d'une part, les capitales institutionnelles de l'Europe mais en accueillant, d'autre part, à plus ou moins court terme, le futur réseau RER.

En ces matières, il est plus que nécessaire d'opter pour une vision cohérente et globale plutôt que de faire se succéder toute une série d'accords politiques. Prenons, à titre d'exemple, le développement de la ligne nord-sud. En l'occurrence, nous ne pouvions que saluer l'effort important salué par la SNCB de réaliser un vaste plan de rénovation sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, trop longtemps pénalisée par ses faibles performances. Elle s'inscrivait alors dans le SDER qui prévoit des euro-corridors reliant les grandes métropoles européennes.

Concrètement en juillet 2000, l'entreprise publique autonome lançait l'idée d'une ligne wallonne pour les trains rapides qui longerait l'autoroute E 411 dès la sortie de Bruxelles jusqu'à Daussoulx où serait érigée une gare ainsi qu'un vaste parking pour y attirer les navetteurs.

À partir de ce nœud ferroviaire, elle serait prolongée d'un côté jusqu'à Sart-Bernard, rejoignant ainsi la ligne 162 vers le Luxembourg, et de l'autre côté, vers Gosselies, pôle dont il ne faut pas nier le développement économique. Cette formule offrait plusieurs avantages : elle jetait les balises de la future dorsale wallonne ; elle offrait un gain de temps aux navetteurs venant du sud du pays en préfigurant une nouvelle ligne de train rapide entre Bruxelles et Luxembourg ; elle posait les jalons de l'euro-corridor à destination du Grand-Duché du Luxembourg.

Or, ce n'est pas cette formule qui a eu les faveurs du politique. En lieu et place, il a été choisi de longer seulement le tracé de l'autoroute à partir de Louvain-la-Neuve. Aussi, la portion de voie rapide entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve est supprimée, tout comme l'idée de créer une nouvelle gare à Daussoulx. Rhines est dorénavant choisie comme nouveau

*Hetzelfde geldt voor het directiecomité en voor de raadgevende comités, waar geen sprake is van een verplichting, maar het de vennootschap vrij staat om al dan niet die comités op te richten.”*

*Waarom zou de vrije wil de boventoon mogen voeren in de organisatie van privé-ondernemingen en niet in die van autonome overheidsbedrijven die zich geleidelijk aan moeten opmaken voor de vrije concurrentie? We moeten vaststellen dat de minister aan politieke schizofrenie lijdt want in sommige dossiers aanvaardt zij principes die zij in andere dossiers weigert.*

*Ik wil er niet nog een schep boven op doen, maar de neiging om de structuren en de organen tot in de kleinste details bij wet te regelen is strijdig met de EU-voorschriften. Ik herinner u aan de bepalingen van richtlijn 91/440: “Binnen het kader van de door de Staat vastgestelde richtsnoeren voor het algemene beleid en met inachtneming van de nationale, eventueel meerjarige, plannen of contracten, met inbegrip van de investerings- en financieringsplannen, zijn de spoorwegondernemingen in het bijzonder vrij om (...) hun interne organisatie vast te stellen, onverminderd de bepalingen (...) met betrekking tot de scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteit”?*

*De staatsuitspraak in de organisatie van de NMBS-structuren is dus overdreven. Zoals de structuren en de functies nu zijn opgevat, zullen ze administratieve overlast met zich brengen. Gezien de flexibiliteit die het bedrijf aan de dag zal moeten leggen bij zijn intrede op de geliberaliseerde spoorwegmarkt, had het die best kunnen missen. De bevoegdheden van de vier nieuwe organen rond de raad van bestuur, het audit-comité, het benoemings- en bezoldigingscomité, het oriënteringscomité en het strategisch comité zijn vaag en verwarrend. Deze opeenstapeling van organen dreigt contraproductief te worden en zal per slot van rekening niet bijdragen tot de efficiëntie en de transparantie.*

*Als het algemeen belang van de onderneming had geprimeerd en als het uw opzet was geweest om een duurzame sociale vrede bij de NMBS te waarborgen, dan had u er beter aan gedaan de vakbonden tot uw bondgenoten en partners te maken in het overleg over een beter beheer van de maatschappij, in plaats van ze boudweg uit de beslissingsorganen van het bedrijf te zetten.*

*Ik kan uiteraard onmogelijk het discours van de Parti socialiste aanvaarden, die betreurt dat ze de syndicale vertegenwoordiging niet wist te handhaven en zich blijft opstellen als de grote verdediger van de werknemers.*

*Mijnheer Istasse, als u zekerheid wilde, dan had u het amendement dat u in de commissie hebt ingediend, niet moeten intrekken. Tot het bewijs van het tegendeel is geleverd, bieden ministeriële verklaringen nog steeds minder zekerheid dan wetteksten*

nœud ferroviaire.

Force est de constater, madame la ministre, que les ambitions internationales sont revue à la baisse et la proximité premièrement voulue avec le réseau autoroutier n'existe plus ...

Voilà ainsi rapidement résumées les principales critiques que nous avons à émettre dans le cadre du projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération relatif au plan d'investissement 2001-2012 ou 2015, peut-être, si la SNCB ne parvient pas à s'acquitter des quelques 90 milliards de francs belges qu'il lui faut « trouver », d'ici dix ans. Trop d'éléments sont fluctuants : les modes de financement, la détermination des priorités politiques, le respect des règles élémentaires de légalité. Vous comprendrez, madame la ministre, que devant un tel constat, nous ne pouvons voter favorablement.

Venons-en maintenant au second volet qui occupe les travaux de ce jour, la réforme des structures de la SNCB. Simple coïncidence, simple hasard du calendrier : nous sommes amenés à voter le projet de loi portant réforme de structure de la SNCB, onze ans, jour pour jour, après l'établissement en Belgique du statut juridique d'entreprise publique autonome et de sa définition plus spécifique pour la SNCB.

Cette réforme aurait pu être une réforme générale du statut général des entreprises publiques autonomes, qui aurait été menée de concert avec le ministre ayant les participations publiques dans ses attributions. Telle n'a pas été l'option choisie. Cette réforme aurait tout aussi bien pu être proposée et concertée avec les acteurs concernés plutôt que d'avoir été imposée en début de législature comme une initiative politique inévitable, face à un refus présumé de la direction de répondre à toute une série de questions qui, en l'occurrence, ne lui avaient pas encore été posées !

La réforme des structures SNCB, telle qu'elle est proposée aujourd'hui par la ministre de tutelle est, et nous le regrettons profondément, une réforme d'opportunité, visant à asseoir juridiquement un rapport d'autorité que la ministre n'a pu générer en début de mandat. J'en veux pour preuve que, pour toute une série de points abordés dans le cadre de ce projet de loi, la ministre de tutelle ne respecte pas les principes de *corporate governance* tels qu'ils ont été, par ailleurs, intégrés dans le projet de loi concerné et actuellement discuté au sein de la commission chargée des problèmes de droit économique et commercial de la Chambre des représentants.

L'on peut lire, par exemple, dans le projet de loi *corporate governance* « que le comité de direction se compose de plusieurs personnes, qu'ils soient administrateurs ou non, ... ». Et le gouvernement de justifier cet argument en avançant que « plusieurs des dispositions en projet n'ont d'autre objet que de fixer le cadre législatif minima qui sera applicable à telle ou telle situation donnée, les statuts de la société étant libres d'en moduler ou d'en préciser certains aspects. La contrainte n'est pas de mise s'agissant du comité de direction ou des comités consultatifs, la société est libre d'adhérer ou non à ces nouvelles institutions. »

Pourquoi le libre arbitre qui prévaudrait dans la l'organisation des structures des entreprises privées ne pourrait-il s'appliquer aux entreprises publiques autonomes, elles qui ont pourtant pour but de s'ouvrir progressivement au marché

concurrentiel ? Force est de constater qu'il y a dans le chef de la ministre une certaine schizophrénie politique, acceptant pour certains dossiers des principes qu'elle ne pourrait tolérer pour d'autres.

Sans vouloir en rajouter, cette tendance à vouloir à tout prix régler dans la loi les moindres détails de la structure et des organes de la SNCB est même en contradiction avec les prescrits de l'UE. Faut-il vous rappeler ce que la directive 91/440 détermine, à savoir que « dans le cadre des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'État compte tenu des plans ou des contrats nationaux, y compris les plans d'investissement, les entreprises ferroviaires sont libres de définir leur organisation interne, sans préjudice des règles européennes relatives à la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport » ?

Il nous faut donc constater un interventionnisme excessif de l'État dans l'organisation des structures de la SNCB. Par ailleurs, les structures telles qu'elles sont envisagées et les fonctions, telles quelles sont conçues pour chacune de ces nouvelles entités, vont générer une surcharge administrative dont l'entreprise aurait pu se passer, au regard de la flexibilité dont elle doit faire preuve pour entrer de plein pied dans un marché ferroviaire libéralisé.

Le système actuel est, en effet, d'une rare complexité. Les quatre nouveaux organes créés dans l'orbite du conseil d'administration, c'est-à-dire le comité d'audit, le comité de nomination et de rémunération, le comité d'orientation et le comité stratégique, ont des compétences qui sont, pour certaines d'entre elles, confuses et emmêlées. Cette accumulation d'entités risque de s'avérer contre-productive et ne pas, en fin de course, servir aux intérêts d'efficacité et de transparence recherchés.

Par ailleurs, si l'intérêt général de l'entreprise avait prévalu, si votre objectif était de garantir une paix sociale durable au sein de la SNCB, il aurait mieux valu faire des syndicats des alliés, des partenaires dans la concertation pour une meilleure gestion de l'entreprise, plutôt que de les avoir purement et simplement expulsés des organes décisionnels de l'entreprise.

Je n'accepte évidemment pas le discours du Parti socialiste qui, en regrettant de ne pas avoir pu maintenir une représentation syndicale, continue à se poser en grand défenseur des travailleurs. Si vous vouliez avoir des certitudes, monsieur Istasse, il ne fallait notamment pas retirer l'amendement que vous aviez déposé en commission. En effet, jusqu'à preuve du contraire, les déclarations d'un ministre ont quand même beaucoup moins de force que des textes législatifs.

**M. Jean-François Istasse (PS).** – Nous croyons en la parole de Mme Durant.

**M. René Thissen (PSC).** – Certes, mais Mme Durant passera, comme tous les ministres. La seule vraie réforme des structures de la SNCB devait être une adaptation au processus de libéralisation progressive du secteur ferroviaire, tel qu'il a été défini dans les directives 2001/12-13-14. Une adaptation structurelle est inévitable pour garantir à la SNCB une opérationnalité efficace au sein d'un marché du fret libéralisé.

M. Schouppe qui, s'il n'est pas votre référence est quand même un professionnel du secteur, a encore répété la semaine

**De heer Jean-François Istasse (PS).** – *Wij hebben vertrouwen in het woord van mevrouw Durant.*

**De heer René Thissen (PSC).** – *Heel zeker, maar mevrouw Durant zal niet eeuwig minister zijn. De enige echte structuurhervorming bij de NMBS zou een aanpassing zijn geweest aan het proces van geleidelijke liberalisering, zoals bepaald in de richtlijnen 2001/12–13–14. Een structurele aanpassing is onontkoombaar, wil de NMBS efficiënt werkzaam blijven in een geliberaliseerde markt voor vrachtvervoer.*

*Ik weet dat de heer Schouppe voor u geen referentie is, maar*

*als professioneel in de sector heeft hij vorige week nog in de Kamercommissie voor de Infrastructuur herhaald dat het al te laat is!*

*Vanuit juridisch oogpunt blijft de NMBS gewaarborgd één geheel. U hebt dat meermaals verklaard. Die waarborg staat in de memorie van toelichting en in het toekomstige derde beheerscontract, maar dat contract bestaat nog steeds niet. Het zou al meer dan drie maand in werking moeten zijn getreden, maar vertoeft nog steeds in een embryonaal stadium, omdat u er de absolute voorkeur aan geeft er eerst over te onderhandelen met het toekomstige directiecomité en met de toekomstige raad van bestuur van de NMBS.*

*Mevrouw de minister, u had die onderhandelingen veel vroeger kunnen aanvatten. Een plan dat met verschillende maanden vertraging op tafel komt, getuigt zeker niet van een goed beheer.*

*Nochtans moeten de nieuwe Europese richtlijnen vóór de einddatum van 15 maart 2003, dus binnen iets minder dan een jaar, in Belgisch recht zijn omgezet. Telkens als u erover spreekt, beperkt u zich tot het boekhoudkundig aspect van deze richtlijn en hoe dat in voorliggend wetsontwerp moet worden opgenomen. Wij mogen dan uw politieke bezorgdheid voor meer transparantie delen, toch wil ik uw aandacht vestigen op een reeks onvolmaaktheden in de nieuwe bepalingen.*

*Allereerst is het niet duidelijk wie de activiteitssectoren zal bepalen waartussen een boekhoudkundig onderscheid moet worden gemaakt, wanneer dat zal gebeuren en volgens welke procedure. Kan u hierover enige toelichting geven?*

*De NMBS is verplicht om iedere maand een verslag van de rekeningen per activiteitssector en een verslag van de thesauriedienst voor te leggen aan de toezichthoudende minister. Mevrouw de minister, als u dit tempo oplegt, zal u heel wat middelen en personeel onttrekken aan meer productieve taken. Overdreven administratie komt de efficiënte werking meestal niet ten goede. Ik kan begrijpen dat u een grondige controle wil uitoefenen, maar wie een onderneming beheert, moet bekijken of de inspanningen die hij vraagt, wel opwegen tegen de te verwachten resultaten.*

*Als de raad van bestuur zijn werk correct doet, als het college van commissarissen regelmatig verslagen opstelt, als het directiecomité naar behoren werkt, is een maandelijks toevoer van verslagen die uiteindelijk niet meer worden gelezen dan nog echt nodig?*

*Zelfs als de boekhoudkundige aspecten zoals voorgesteld in de richtlijnen, zij het nog op een onvolmaakte manier worden geïntegreerd, moeten we vaststellen dat nergens wordt vermeld dat de instanties die de vervoersdiensten leveren enerzijds, en zij die instaan voor de organisatie en de veiligheid van het net anderzijds, onafhankelijk zijn van elkaar inzake besluitvorming, organisatie en vanuit juridisch oogpunt.*

*Tot op heden heeft de regering nog geen enkele structurele keuze gemaakt, alhoewel het hoog tijd is om te weten:*

- wie voortaan de beslissingen over de licenties voorbereidt en neemt;
- wie beslist over de toewijzing van

dernière en commission de l'infrastructure de la Chambre des représentants qu'il était déjà trop tard !

L'unicité juridique, vous nous l'avez dit et redit, est garantie. Oui, elle est garantie : dans l'exposé des motifs et dans le futur troisième contrat de gestion mais ce contrat de gestion n'existe toujours pas. Il aurait dû entrer en vigueur depuis plus de trois mois mais il n'est qu'à l'état embryonnaire, parce que vous tenez par dessus tout à le négocier avec les personnes que composeront le futur comité de direction et le futur conseil d'administration de la SNCB.

Vous auriez pu prendre vos dispositions pour entamer toutes ces négociations beaucoup plus tôt. Le fait que le plan arrive avec des mois et des mois de retard par rapport à l'échéance initiale ne plaide certainement pas en faveur d'une bonne gestion.

Pourtant, et vous en êtes bien consciente, les nouvelles directives européennes doivent être transposées en droit belge, pour la date butoir du 15 mars 2003, soit dans un peu moins d'un an. Lorsque vous nous en parlez, vous limitez systématiquement votre discours à l'aspect comptable exigé par ces directives et à leur actuelle intégration dans le présent projet de loi. Si la transparence est un souci politique que nous partageons, je voudrais néanmoins attirer votre attention sur certaines imperfections des dispositions introduites.

La première d'entre elles est qu'il n'apparaît pas clairement qui va déterminer les secteurs d'activités concernés par les distinctions comptables, quand cette identification aura lieu et selon quelle procédure. Pouvez-vous nous éclairer sur cette question ?

Par ailleurs, une obligation nouvelle incombe à la SNCB, celle de transmettre mensuellement au ministre de tutelle un rapport aux comptes par secteur d'activité, accompagné d'un rapport du service de la trésorerie. Je crains, madame la ministre, qu'en imposant une telle cadence, vous ne mobilisiez d'importants moyens en personnel qui, en l'occurrence, seront soustraits à des tâches plus directement productives. Trop de travail administratif nuit généralement à l'efficacité d'une structure. Je peux comprendre que vous souhaitiez un contrôle approfondi, mais lorsqu'on est impliqué dans la gestion directe d'une entreprise, on doit chercher un rapport entre l'importance du travail demandé et le résultat qui peut en être retiré. Est-il indispensable, si le conseil d'administration fait son travail correctement, si les commissaires aux comptes établissent des rapports réguliers, si le comité de direction travaille comme il se doit, que vous vous fassiez noyer très probablement tous les mois par des rapports que l'on finira par ne plus lire ?

Si les aspects comptables proposés par les directives sont intégrés, même de manière imparfaite, force est de constater que, nulle part pour l'instant, il n'est question de l'indépendance décisionnelle, juridique et organisationnelle entre les instances qui fourniront les services de transport, d'une part, et celles qui assureront les fonctions essentielles d'organisation du réseau et de sa sécurité.

Pour l'heure, le gouvernement n'a opéré aucun choix structurel, alors qu'il est plus que temps de savoir qui dorénavant :

- préparera et adoptera les décisions concernant les licences ;



*infrastructuurcapaciteit;*

- *wie beslist over de retributies voor infrastructuur;*
- *wie de veiligheidsnormen en – regels opstelt;*
- *wie het onderzoek voert na een ongeval, enzovoorts.*

*De veiligheid van het spoor staat op het spel; zonder deze waarborgen inzake de veiligheid en de organisatie van het net kunnen wij de mensen er onmogelijk van overtuigen dat het spoor een geloofwaardig alternatief vormt voor het vervoer over de weg.*

*De manier waarop de regering de spoordossiers behandelt en beheert is verre van briljant. Geen enkele van de politieke keuzes past in een beleid op lange termijn.*

*Conform de voorschriften inzake de liberalisering, die zijn uitgewerkt door de Europese ministers van Transport, moet de structuur van de NMBS eerlang worden gewijzigd.*

*Het gedeelte cofinanciering van het investeringsplan zal ongetwijfeld door het Arbitragehof worden afgekraakt. Daarover zal dus opnieuw moeten worden onderhandeld.*

*Als de financiering uit de pan swingt, zal de Vlaamse politieke klasse niet aarzelen de chantage met de regionalisering uit de kast te halen! Wij weten nu wat dat betekent: geld voor de Walen in ruil voor macht voor de Vlamingen!*

*Twee jaar lang heeft de regering een structuur door elkaar geschud, in plaats van te steunen, te versterken en te versoepelen opdat hij de concurrentie zou aankunnen.*

*Elk politiek optreden kwam telkens weer neer op het uitstellen van wat het sluitstuk moest worden in de verhouding tussen Staat en autonoom overheidsbedrijf, met name de definitie van de opdrachten van openbare dienst die de NMBS moet verzekeren in uitvoering van het derde beheerscontract. Deze vertraging is niet alleen een mislukking voor de regering, maar ook voor de groene politiek die zo graag dicht bij de burger wilde staan.*

*Dat alles is niet gespeend van sociale risico's, en evenmin gunstig voor wat het eerste en het laatste doel van dit overheidsbedrijf moest zijn: het spoorvervoer aantrekkelijker maken.*

*U stelt ons een plan voor, dat is nu eenmaal uw plicht. Ook wij wisten dat het vorige plan ten einde liep. Ongelukkig genoeg houdt dat plan vanuit financieel oogpunt geen steek. Het zorgt voor heel wat rechtsonzekerheid. Het leidt tot een contraproductieve regionalisering. Het stelt geen prioriteiten, want alles is prioritair. Het stelt geen termijnen voorop. Het verzwaart de administratieve verplichtingen en moet worden uitgevoerd door veel te weinig homogene equipes, met een voor de huidige economische context veel te beperkte bewegingsruimte.*

*Het is niet omdat er absoluut met de uitvoering van een plan moet worden begonnen, dat ook de inhoud ervan automatisch moet worden aangepast. Het zal u dan ook niet verassen dat onze fractie het ontwerp zal verwerpen.*

- décidera de l'attribution des capacités d'infrastructure ;
- décidera en matière de redevance d'infrastructure ;
- établira les normes et règles de sécurité ;
- enquêtera après les accidents, etc.

Il y va de la sécurité du rail ; sans ces garanties quant à la sécurité du réseau et à son organisation, nous ne pourrons convaincre les gens du fait que le train peut apporter une solution de remplacement crédible aux usagers de la route.

Les débats et la gestion gouvernementale des dossiers ferroviaires ne sont guère brillants.

Aucun des actes politiques n'est posé dans une perspective à long terme.

Les structures de la SNCB doivent être prochainement réformées pour être conformes au prescrit de la libéralisation voulue d'un commun accord par l'ensemble des ministres européens des Transports.

Le plan d'investissement dans son volet co-financement sera indubitablement mis à mal par la Cour d'arbitrage et devra donc être renégocié.

Et n'oublions pas le chantage à la régionalisation qui sera inévitablement brandi par l'ensemble de la classe politique flamande en cas de « dérapage » financier ! On connaît l'équation désormais fréquente : de l'argent pour les Wallons contre du pouvoir pour les Flamands !

En deux ans de pratique gouvernementale, vous avez ébranlé une structure qu'il fallait au contraire soutenir, rendre forte et suffisamment souple afin qu'elle puisse entrer en toute confiance en concurrence.

Chacun des actes politiques posés retarde par ailleurs l'élaboration de l'élément clé du fonctionnement des rapports entre l'État et l'entreprise publique autonome, c'est-à-dire la définition des missions de service public que devra assurer la SNCB, dans le cadre du troisième contrat de gestion. Le retard pris dans la définition de ces missions de service public est un échec pour le gouvernement et pour la politique écologiste qui se voulait plus proche du citoyen.

Non seulement tous ces éléments ne seront pas sans risques sociaux, mais ils ne favoriseront pas l'objectif premier et final de toutes ces entreprises publiques, par un renforcement de l'attrait ferroviaire.

Vous nous proposez un plan, et c'est bien là la moindre de vos obligations ; on savait tout de même que le plan précédent arrivait à échéance. Malheureusement, ce plan est mal ficelé financièrement. Il provoque une insécurité juridique grave. Il conduit à une régionalisation contreproductive. Il ne dégage pas de priorités puisque tout y est prioritaire. Il ne présente pas d'échéances. Il alourdit les contraintes administratives et doit être mené à bien par des équipes peu homogènes, avec une liberté d'action trop limitée dans le contexte économique actuel.

La nécessité évidente de mettre un plan en œuvre n'implique pas qu'il faille automatiquement en adopter le contenu. C'est pourquoi je ne vous surprendrai sans doute pas en vous annonçant que mon groupe le rejettera en séance plénière.

## Regeling van de werkzaamheden

**De voorzitter.** – De artikelsgewijze bespreking van deze wetsontwerpen zal plaats hebben tijdens de namiddagvergadering

**De heer Johan Malcorps (AGALEV).** – Wanneer ik hier bepaalde betogen hoor, onder andere dat van de heer Caluwé, dan vraag ik me enigszins verbaasd af of we wel allemaal hetzelfde ontwerp hebben gekregen. Volgens mij gaat het immers om een zeer ambitieus investeringsprogramma en een herstructurering die het treinverkeer zeker ten goede zullen komen. De getallen spreken voor zich: 687,5 miljard Belgische frank en een extra inspanning van 97,5 miljard met alternatieve financiering. Dit is het antwoord op de lange periode van desinvestering in het binnenlands treinverkeer of beter in het treinverkeer tout court. We weten maar al te goed waarin de NMBS allemaal wel heeft geïnvesteerd.

De hervorming is dus een belangrijke impuls voor het federaal én het gewestelijk mobiliteitsbeleid, maar is ook heel belangrijk voor de NMBS en voor wie er zijn boterham verdient. De regering gelooft erin en wil de nodige middelen ter beschikking stellen.

Bovendien zijn de investeringen evenwichtig verdeeld en is er een reële inbreng van de gewesten. Dat heb ik ook tijdens de uitvoerige discussies in het Vlaams Parlement gezegd. Het heeft allemaal wat langer geduurd dan verwacht, om de eenvoudige reden dat de drie parlementen en regeringen mee mochten beslissen. Vroeger mocht dat niet. Vroeger mochten ze een advies geven, dat meestal verticaal werd geklasseerd, waarna het federale niveau gewoon zijn zin deed. Nu hebben de gewesten een reële inbreng gehad en mochten de drie parlementen zich mee uitspreken over het investeringsprogramma. Dat is een belangrijke stap vooruit en een totale breuk met het verleden.

De hervorming van de structuur en het beheer van de NMBS is zo belangrijk omdat we voor de NMBS te allen prijze een Sabena-scenario willen vermijden door op financieel vlak een broodnodige financiële transparantie te realiseren. In veel te veel dossiers die met de spoorwegen te maken hebben, is er nu maar één persoon die weet waar het geld naartoe gaat. Dat staat natuurlijk haaks op de financiële transparantie die we willen bereiken en die ervoor moet zorgen dat we weten waar de geldstromen heen gaan en hoe de schuld ontstaat. Nu is er geen scheiding en geen transparantie en zitten we met allerlei nevenactiviteiten, zoals ABX, dat 28 miljard opsloort. De schuld uit het verleden moet worden aangepakt en de structuurhervorming en de daaruit voortvloeiende transparantie moeten het mogelijk maken de schuldevolutie zo snel mogelijk onder controle te krijgen.

Dat een deel van de investeringsmiddelen nu wordt doorgerekend in de schuld, is niet nieuw. Het gebeurde ook in het verleden. Wie hier de heer Schouppe tot de laatste snik verdedigt, wil ik erop attent maken dat het hele investeringsprogramma werd goedgekeurd door de NMBS en dat de heer Schouppe zich garant heeft gesteld voor de gedeeltelijke financiering ervan door inbreng van eigen middelen van de NMBS. Waar praten we dus eigenlijk over?

Omdat we ook in het Vlaams Parlement hebben gekeken naar standpunten van de Sociaal-Economische Raad voor

## Ordre des travaux

**M. le président.** – Je signale à l'assemblée que la discussion des articles de ces projets de loi aura lieu au cours de la séance plénière de cet après-midi

**M. Johan Malcorps (AGALEV).** – *En entendant certains intervenants, comme M. Caluwé, je me demande étonné si nous parlons bien tous du même projet. Nous sommes en présence d'un programme d'investissement très ambitieux et d'une restructuration qui seront assurément profitables au trafic ferroviaire. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 687,5 milliards de francs belges et une effort supplémentaire de 97,5 milliards avec financement alternatif. Telle est la réponse apportée à une longue période de désinvestissement dans le trafic intérieur ou, mieux, dans le trafic ferroviaire en général. Nous ne savons que trop bien quels ont été les investissements de la SNCB.*

*La réforme donne une sérieuse impulsion à la politique fédérale et régionale en matière de mobilité mais elle est aussi capitale pour la SNCB et son personnel. Le gouvernement y croit et entend y affecter les moyens nécessaires.*

*Les investissements sont, en outre, répartis de manière équilibrée et un apport réel des Régions est prévu. Tout cela a pris plus de temps que prévu mais c'est pour la simple raison que trois parlements ont été autorisés à prendre part à la décision, ce qui n'était pas possible par le passé.*

*La réforme de la structure et de la gestion de la SNCB est essentielle car nous voulons éviter à tout prix un scénario Sabena à la SNCB en assurant la transparence financière si indispensable. Cette transparence fait actuellement totalement défaut. Il faut résoudre le problème de la dette du passé. La réforme des structures et la transparence qui en découlera devront permettre de maîtriser le plus vite possible l'évolution de la dette.*

*Imputer une partie des moyens d'investissement dans la dette n'est pas une nouveauté. Cela a déjà été fait dans le passé. Le programme d'investissement a été approuvé par la SNCB et M. Schouppe s'est engagé à ce que la SNCB finance une partie des investissements sur ses fonds propres. Où est donc le problème ?*

*De nombreuses attentes sont satisfaites. Tout d'abord, il sera possible d'accélérer d'importants projets d'investissements en Flandre ainsi qu'en Wallonie et à Bruxelles.*

*Le premier projet de programme d'investissement était contestable. D'importants investissements, comme le désenclavement des ports, avaient été prévus trop tard. Désormais, la Flandre aura la possibilité d'accélérer considérablement le désenclavement des ports et de l'aéroport de Zaventem par différents travaux d'infrastructure. Il n'est donc pas opportun d'engager de nouveaux pourparlers, comme le propose M. Caluwé.*

*Le Parlement flamand estime que les projets d'intérêt national doivent être développés sur la base d'une analyse objective des besoins. De tels investissements doivent être financés par des moyens fédéraux. Dans le programme d'investissement, le financement de l'accès à l'aéroport de Bruxelles National est partiellement retiré de l'enveloppe*

Vlaanderen, wil ik de verwachtingen nog eens overlopen. Is alles nu in de kiem gesmoord? Ik denk het niet, want we hebben heel wat bekomen.

Allereerst hebben we de mogelijkheid om belangrijke investeringsprojecten in Vlaanderen – maar ongetwijfeld ook in Brussel en Wallonië – te versnellen.

Het eerste ontwerp van investeringsprogramma riep terecht vragen op. Belangrijke investeringen, onder meer voor de ontsluiting van de zeehavens, werden immers te laat gepland. Nu krijgt Vlaanderen de mogelijkheid om de ontsluiting aanzienlijk te versnellen met een tweede spoorlijn, een tweede spoortunnel, de IJzeren Rijn, de verlenging van lijn 11 en een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Ook de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem zal nu sneller kunnen verlopen. Het is dus onverantwoord om een nieuwe ronde te beginnen, zoals de heer Caluwé voorstelt.

Het Vlaams Parlement is van oordeel dat de projecten van nationaal belang op basis van een objectieve behoefteanalyse moeten worden ontwikkeld. Zulke investeringen moeten met federaal geld worden betaald. Volgens het investeringsprogramma wordt de financiering van de toegang tot de luchthaven Brussel Nationaal gedeeltelijk uit de enveloppe voor Vlaanderen gehaald. Dat is toch een belangrijk signaal. Ook de moderniseringswerken aan de transregionale lijnen 161 en 124 worden met federaal geld gefinancierd.

De grootscheepse objectieve behoefteanalyse waar we op Vlaams niveau altijd hebben op aangedrongen, wordt binnenkort aangevat en zal halfweg 2003 afgerond zijn. Dat is van belang voor de drie gewesten willen we echt zicht krijgen op de behoeften en de verschillende investeringsstromen. Op grond van deze studie kunnen de investeringsopties verder worden verfijnd een aangepast.

Agalev zal nauwgezet toezien op de inspanningen die voor het binnenlandse personenvervoer worden gedaan. Het personenvervoer heeft immers ook bijkomende impulsen nodig om het mobiliteitsprobleem op te lossen. Daarom is het belangrijk dat er in het akkoord investeringen zijn toegezegd voor een gewestelijk expresnet. Het GEN is evenwel niet alleen nodig voor Brussel, maar ook voor Luik en Antwerpen. Dat zal uit een behoeftestudie blijken.

Het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering wilden een vertegenwoordiging in de raad van bestuur. Welnu, er is een executief comité van de ministers van mobiliteit opgericht dat zich zal bezighouden met de coördinatie van het openbaar vervoer in het hele land. De uitvoering van het investeringsplan kan dus nauwgezet worden opgevolgd.

Er is al heel wat gezegd en geschreven over de prefinanciering en cofinanciering. In het SERV-advies stond: "De mogelijkheid tot de regionale pre- en cofinanciering is een zodanig essentieel onderdeel dat de uitvoering ervan zeker moet worden gewaarborgd. Zonder dat onderdeel is een samenwerkingsakkoord vanuit Vlaams oogpunt niet te verdedigen." De door de SERV gevraagde responsabilisering van de gewesten via een systeem van cofinanciering is opgenomen in het plan. Aan de vraag om op nationale projecten niet de 60/40 verdeelsleutel toe te passen, is weliswaar maar gedeeltelijk tegemoetgekomen. Via de co- en prefinanciering kan Vlaanderen niet alleen een aantal

*prévue pour la Flandre. C'est quand même un signal important. Les travaux de modernisation des lignes transrégionales 161 et 124 sont, elles aussi, financées sur le budget fédéral.*

*La vaste analyse objective des besoins réclamée par la Flandre débutera bientôt et s'achèvera mi-2003. Elle est importante pour les trois Régions si nous voulons avoir une idée précise des besoins et des flux d'investissement et ajuster les options d'investissement.*

*Agalev sera particulièrement attentif aux efforts consentis en faveur du trafic national de voyageurs. Celui-ci doit en effet être encouragé si on veut résoudre le problème de la mobilité. C'est pourquoi il importe que des investissements soient consentis pour le réseau express régional. Le RER n'est toutefois pas seulement nécessaire à Bruxelles mais aussi à Liège et à Anvers.*

*Le Parlement et le gouvernement flamands réclamaient une représentation au conseil d'administration. Un comité exécutif des ministres chargés de la mobilité est créé qui sera chargé de coordonner les transports publics dans l'ensemble du pays et pourra s'assurer de la bonne mise en œuvre du programme d'investissement.*

*Le préfinancement et le cofinancement ont déjà fait coulé beaucoup d'encre. La responsabilisation des Régions par le biais d'un système de cofinancement, réclamée par le SERV, est prévue dans le plan. Certes, il n'a été répondu que partiellement à la demande de ne pas appliquer la clé de répartition 60/40 aux projets nationaux. Le préfinancement et le cofinancement permettront cependant à la Flandre, non seulement d'accélérer certains investissements, mais aussi de participer à leur financement. Il s'agit d'un pas « historique » en avant.*

*On peut bien sûr prétendre que la lettre du premier ministre ne vaut rien. Je pense que c'est une déclaration importante, faite au nom du gouvernement fédéral.*

investerings versnellen, maar ook mee betalen. Dat is een "historische" stap.

Men kan natuurlijk beweren dat de brief van de eerste minister maar een kattedelletje is. Volgens mij is het echter een belangrijke verklaring namens de federale regering.

**De heer Ludwig Caluwé (CD&V).** – Lees de brief van de eerste minister, daarin staat dat cofinanciering niet kan.

**De heer Johan Malcorps (AGALEV).** – In de brief staat letterlijk dat er geen enkel probleem is voor de prefinanciering. De cofinanciering is echter alleen mogelijk voor een project waarvoor het Vlaams gewest bevoegd is.

We mogen de creativiteit van het Vlaams Gewest toch niet onderschatten. Daarvan hebben we in het verleden al meermaals een duidelijk bewijs gekregen. Natuurlijk zal niet alles mogelijk zijn. Er is een debat tussen grondwetsspecialisten aan de gang over de vraag of cofinanciering van een spoorwegtunnel en dergelijke meer wel kan. Volgens sommigen kan er meer, volgens anderen minder of zelfs helemaal niets. We zullen zien wie gelijk heeft. Ik geef een heel concreet voorbeeld. Een spoorwegtunnel onder een autoweg kan misschien niet, maar een autotunnel onder een spoorweg dan weer wel. Laten we dus eerst nagaan of er wel een probleem is en zo ja, afwachten welke concrete projecten de Vlaamse regering voor cofinanciering zal voorstellen. Pas dan zullen we weten of er zoveel reden tot bezorgdheid is.

Vandaag debatteert de commissie Mobiliteit van het Vlaams Parlement over het Vlaams mobiliteitsplan. De spoorinvesteringen die nu versneld kunnen worden uitgevoerd, zijn daarvoor ook van groot belang. Dat zal niemand ontkennen. Over dit mobiliteitsplan heeft de SERV een bijzonder vernietigend advies uitgebracht omdat het te weinig aandacht geeft aan het goederenvervoer. Wat daar wellicht ontbreekt, is hier dus wel aanwezig. Met dit plan krijgen we wel de nodige garanties op snellere investeringen in het goederenvervoer, maar ook in het personenvervoer. Bepaalde investeringen, zoals de tweede Scheldetunnel, zijn in dit plan zelfs opgenomen met een concrete timing en garanties.

Uiteraard moet het echte werk nu beginnen. Wanneer deze plannen straks zijn goedgekeurd, hebben we een structuurhervorming en een nieuw investeringsprogramma. De volgende stap is dan het opmaken van een nieuw beheerscontract. Daarin moet volgens ons de grootste aandacht gaan naar de gewone treinreiziger, die recht heeft op comfortabel en efficiënt vervoer.

**De heer Frank Creyelman (VL. BLOK).** – Het wetsontwerp over het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS heeft een even lange lijdensweg achter de rug als het opschrift laat vermoeden. Nadat de drie gewesten het wetsontwerp uiteindelijk hebben besproken en goedgekeurd, mag ook de Senaat zijn fiat geven. Het zou me verwonderen indien dit wetsontwerp deze namiddag niet zou worden goedgekeurd, meerderheid tegen minderheid.

Sommigen stellen dit ontwerp voor als een finale aanzet tot een betere dienstverlening en een betere invulling van de

**M. Ludwig Caluwé (CD&V).** – Selon cette lettre, le cofinancement est impossible.

**M. Johan Malcorps (AGALEV).** – La lettre précise que le préfinancement ne pose aucun problème. Il n'est toutefois possible que pour un projet relevant de la compétence de la Région flamande.

*Il ne faut pas sous-estimer la créativité de la Région flamande. Certes, tout ne sera pas possible. Les constitutionnalistes cherchent à déterminer si le cofinancement d'un tunnel ferroviaire, par exemple, est possible. Les avis sont partagés. Attendons de voir quels projets concrets le gouvernement flamand proposera de cofinancer. Nous saurons alors si nous avons des raisons de nous inquiéter.*

*La commission Mobilité du Parlement flamand débat aujourd'hui du plan flamand de mobilité. Les investissements ferroviaires, qui désormais pourront être exécutés plus rapidement, sont un élément très important. Le SERV a toutefois rendu un avis assassin sur ce plan qui ne serait pas suffisamment attentif au trafic de marchandises. Mais l'élément qui fait défaut dans ce plan est bien présent dans celui qui nous est soumis. Ce plan-ci nous apporte les garanties nécessaires que des investissements seront réalisés plus rapidement dans le trafic de marchandises ainsi que dans le trafic de voyageurs.*

*Lorsque ces plans auront été adoptés, nous disposerons d'une réforme des structures et d'un nouveau programme d'investissement. L'étape suivante sera l'élaboration d'un nouveau contrat de gestion. Selon nous, celui-ci devra être particulièrement attentif au voyageur, lequel a droit à un transport confortable et efficace.*

**M. Frank Creyelman (VL. BLOK).** – Ce projet de loi a connu un long calvaire. Les trois Régions en ont débattu et l'ont finalement adopté et il appartient maintenant au Sénat de lui donner le feu vert. Je serais étonné que le projet ne soit pas adopté cet après-midi, majorité contre opposition.

*Certains présentent ce projet comme une ultime impulsion à un service de meilleure qualité et à une meilleure définition des missions de la SNCB. Or, ce projet n'est même pas un pas dans la bonne direction. Au contraire, il passe à côté de ses objectifs dans les principaux domaines. Pour notre groupe, il ne contribue aucunement à mettre fin à l'immobilisme et à l'irresponsabilité propres aux grandes entreprises publiques.*

opdrachten van de NMBS. Dit ontwerp is zelfs geen stap in de goede richting. Integendeel, het schiet op de voornaamste vlakken zijn doelstellingen voorbij. Onze fractie ziet in deze ontwerpen geen enkele aanzet tot het wegwerken van het immobilisme en van de onverantwoordelijkheid, die helaas bijna eigen is aan grote staatsondernemingen. Onze fractie ziet evenmin aanzetten tot het doorzichtig maken van de beleidsstructuren. Integendeel, er verandert bitter weinig en wat verandert is een stap in de verkeerde richting.

Nochtans is iedereen overtuigd van het belang van een degelijk spoorbeleid voor de economie en het milieu. Iedereen is ook overtuigd van de noodzaak om met de vele miljarden belastinggeld op een doorzichtige manier om te springen. Ik breng nog even de beloftes van de minister in herinnering om de NMBS de volgende tien jaar 50% meer reizigers en 50% meer goederen te laten vervoeren. Met de wetsontwerpen die nu voorliggen zal die doelstelling zeker niet worden gehaald. Alles blijft immers grotendeels bij het oude. Het machtsonevenwicht blijft in het voordeel van Wallonië gehandhaafd. De 60/40-regeling is daar het voornaamste bewijs van.

Er zijn wel enkele nieuwigheden. Een ervan springt in het oog. Het akkoord staat toe dat het Vlaamse en het Waalse geweest een aantal werken co- of prefinancierien. Officieel heeft dit als doel een aantal werken sneller te laten verlopen. De Raad van State heeft problemen met de bevoegdheid van de gewesten om dossiers mee te pre- of cofinancierien. De Raad van State meent dat de gewesten niet bevoegd zijn om spoormateries te prefinancierien. Vlaanderen kan wel stationsomgevingen heraanleggen, maar is niet bevoegd om bijvoorbeeld tunnels te financieren waardoor later treinen zullen rijden. Zolang het spoor niet is geregionaliseerd, kan er van enige medefinanciering geen sprake zijn. De regering legt deze opmerkingen van de Raad van State echter doodleuk naast zich neer. Volgens de eerste minister zullen eventuele juridische problemen later worden weggewerkt. Dat is toch een vorm van institutioneel geknoei. Wat gebeurt er als ondertussen werken op grond van de bevoegdheidskwestie worden stilgelegd? Er zijn al vakorganisaties die een beroep tot nietigverklaring hebben aangekondigd bij het Arbitragehof.

De minister streeft met beide wetsontwerpen naar transparantie in de boekhouding en naar het verbeteren van de relaties tussen de staat en de NMBS. De minister wil de prestaties van de NMBS verbeteren. Dat is natuurlijk goed, maar ze doet niets aan de essentie van het falen van de NMBS en van het falen van het tot dusver gevoerde mobiliteitsbeleid. We mogen nog zo veel sleutelen aan de technische aspecten of aan co- en prefinanciering als we willen; als er aan de essentie niets verandert, blijven we gewoon aanmodderen.

De essentie bevindt zich op de PS-banken. De PS is namelijk niet geïnteresseerd in objectieve investeringsnormen en denkt alleen aan de eigen voordelen. Niet het algemeen belang telt, maar het belang van de PS. Net als de Waalse minister-president is de PS uitermate verheugd over de blijvende 60/40-verdeling van de middelen, zodat het federale karakter van de spoorwegen tot 2012 gehandhaafd blijft en de 60/40-verhouding gebetonneerd blijft.

De minister weet dat de PS elke oplossing van het mobiliteitsdebat blokkeert om de eigen machtsbastions veilig

*Il ne contribue pas davantage à rendre transparentes les structures de gestion. Au contraire, il n'apporte pratiquement aucun changement et les seuls qu'il apporte vont dans le mauvais sens.*

*Chacun sait pourtant l'importance d'une bonne politique ferroviaire pour l'économie et l'environnement. Chacun est aussi convaincu de la nécessité d'utiliser de manière transparente les milliards versés par les contribuables. Je vous rappelle les promesses de la ministre : 50% de voyageurs et de marchandises en plus. Les projets qui nous sont soumis ne permettront certainement pas d'atteindre cet objectif. En effet, le déséquilibre en faveur de la Wallonie est maintenu : la clé de répartition 60/40 en est la meilleure preuve.*

*Il y a certes quelques nouveautés. L'une d'elle saute aux yeux : l'accord autorise les Régions à cofinancer et à préfinancer certains travaux. Officiellement, l'objectif est d'accélérer la réalisation de certains travaux. Le Conseil d'État conteste toutefois la compétence des Régions en la matière. Il estime qu'elles ne sont pas habilitées à préfinancer des matières ferroviaires. Tant que les chemins de fer ne seront pas régionalisés, il ne saurait être question de cofinancement. Mais le gouvernement fait fi de ces observations du Conseil d'État. Selon le premier ministre, les éventuels problèmes juridiques seront réglés plus tard. N'est-ce pas une forme de bricolage institutionnel ? Que se passera-t-il si des travaux sont interrompus pour une question de compétence ? Certaines organisations syndicales ont déjà annoncé des recours auprès de la Cour d'arbitrage.*

*La ministre veut une plus grande transparence de la comptabilité et de meilleures relations entre l'État et la SNCB dont elle souhaite améliorer les prestations. Son intention est louable mais elle ne s'attaque pas à l'essentiel de ce qui a causé l'échec de la SNCB et de la politique de mobilité.*

*L'essentiel vient des bancs du PS. Il n'est pas intéressé par des normes d'investissement objectives et ne pense qu'à ses propres avantages. Ce n'est pas l'intérêt général qui compte mais l'intérêt du PS. Celui-ci se réjouit du maintien de la clé de répartition 60/40 qui permet de conserver le caractère fédéral des chemins de fer jusqu'en 2012.*

*La ministre sait que le PS bloque toute solution en matière de mobilité afin de sauvegarder ses bastions et de pouvoir distribuer les mandats nécessaires. La ministre sait que les besoins de mobilité se situent essentiellement en Flandre. C'est en Flandre et non en Wallonie qu'il faut élargir et adapter les services ferroviaires. Ces aménagements revêtent une importance économique cruciale pour la Flandre et la Belgique. Sans eux, les investisseurs étrangers délaieront la Flandre et la vache à lait flamande – la Wallonie doit en prendre conscience – s'épuisera.*

*Madame la ministre, n'est-il pas temps d'agir conformément à vos idées écologiques ? Pourquoi ne pas abandonner la clé de répartition fédérale désastreuse pour la Flandre et mener une politique sérieuse en matière de mobilité ? Peut-être des mots comme « gouvernance d'entreprise » prendront-ils alors tout leur sens.*

*La clé de répartition 60/40 ignore les intérêts flamands. De plus, il est tout à fait inacceptable que les Régions ne siègent pas au conseil d'administration, contrairement à la demande*

te stellen en de nodige postjes te kunnen verdelen. De minister weet dat de mobiliteitsnaden voornamelijk in Vlaanderen liggen. Alle grote files doen zich voor op het Vlaamse grondgebied in de zogenaamde Vlaamse ruit. Wallonië kent geen fileproblemen die vergelijkbaar zijn met Vlaanderen en heeft geen gebrek aan spoorcapaciteit. De mobiliteitsbehoeften in Vlaanderen zijn duizend maal groter dan in Wallonië. Alle behoeften aan spooruitbreidingen en spooraanpassingen liggen in Vlaanderen en niet in Wallonië. Die aanpassingen en uitbreidingen van de spoorwegen zijn voor Vlaanderen, en ook voor België, van cruciaal economisch belang. Zonder de noodzakelijke aanpassingen zullen de buitenlandse investeerders Vlaanderen uiteindelijk links laten liggen en zal – dat moet Wallonië ook wel eens beseffen – de Vlaamse economische melkkoe opdrogen.

Mevrouw de minister, wordt het geen tijd om te handelen volgens uw eigen groene ideeëngoed? Waarom geen komaf maken met de federale verdeelsleutel, die noodlottig is voor Vlaanderen en voor een ernstig mobiliteitsbeleid? Misschien zullen de dure Engelse woorden uit dit wetsontwerp, zoals *corporate governance*, dan enige betekenis krijgen.

Niet alleen de 60/40-verhouding is een miskennis van de Vlaamse belangen. Dat de gewesten geen zitting hebben in de raad van bestuur is totaal onaanvaardbaar, ook al eiste de meerderheid in het Vlaamse Parlement in hoogdravende bewoordingen dat de gewesten in de raad van bestuur zouden worden opgenomen. Na een Waals veto – ongetwijfeld een gevolg van de schitterende paarsgroene verhouding tussen Vlaanderen en Wallonië – werden de woorden van de Vlaamse zwaargewichten echter vlug afgezwakt. Men probeerde dan via de omweg van de gewestelijke vervoersmaatschappij toch nog in de raad van bestuur te komen, maar zelfs dat was onmogelijk, ongetwijfeld alweer een gevolg van de paarsgroen opgeklaarde hemel tussen Vlaanderen en Wallonië. Wat wel kon, was het oprichten van een machteloze speelclub, het oriënteringscomité. Tot daar de grote overwinning van de heren Dewael en Stevaert, tot dusver nog steeds bijzonder goede vrienden van het Waalse paarsgroene establishment. Dat onding, die nederlaag probeert men Vlaanderen te verkopen als een de facto regionalisering van de spoorwegen. Van lef gesproken. Op de duur krijgen we nog heimwee naar de CVP zaliger. Daar had Vlaanderen ook niets aan, maar ze konden hun zaken tenminste niet zo goed aan de man brengen als de VLD.

De federale factuur is voor Vlaanderen, een aloud Belgisch gebruik, en de beslissingsmacht is voor Franstalig België, een al even oud Belgisch gebruik.

Met dit ontwerp wordt de unitaire structuur van de Belgische spoorwegen bevestigd en versterkt. Met dit ontwerp zal de greep van de politiek op de besluitvorming van de NMBS toenemen. Door de sterke positie van de regeringscommissaris heeft de regering een vinger in de pap in het oriënteringscomité, in de raad van bestuur, in het strategisch comité en in het directiecomité. Het staatscentralisme viert hoogtij en dat met de VLD als grootste regeringspartner. Van de economische liberale principes is bij de VLD duidelijk niet veel overgebleven.

Tot slot verwijs ik nog even naar de cijfers over verkeersveiligheid. In België sterven jaarlijks 1500 mensen in het verkeer. Bij een derde van de dodelijke ongelukken op de

*pressante du Parlement flamand. On est juste parvenu à créer un club impuissant : le comité d'orientation. C'est donc cela la grande victoire de MM. Dewael et Stevaert, les grands amis de l'establishment arc-en-ciel wallon. On tente de faire passer cette défaite aux yeux de la Flandre pour une régionalisation de fait des chemins de fer. Quel culot ! On finirait par regretter le CVP.*

*Comme toujours en Belgique, le pouvoir est aux mains des francophones et la facture fédérale est pour la Flandre.*

*Ce projet confirme et renforce la structure unitaire des chemins de fer belges. Il augmentera le poids de la politique dans la prise de décision de la SNCB. Le gouvernement aura son mot à dire au sein du comité d'orientation, du conseil d'administration, du comité stratégique et du comité de direction. Il ne reste visiblement plus grand-chose des principes de libéralisme économique chers au VLD.*

*En Belgique, 1.500 personnes meurent chaque année dans des accidents de la route. Les camions sont impliqués dans un tiers des accidents. La plupart de ces accidents se produisent en Flandre. Si nous pouvions diminuer le nombre de camions sur les routes en améliorant l'offre ferroviaire et si nous pouvions convaincre un certain pourcentage d'automobilistes de prendre le train, la sécurité routière s'en trouverait améliorée, surtout en Flandre mais aussi en Wallonie. Il n'y a qu'une seule explication au maintien de la clé 60/40 au détriment de la Région la plus encombrée : le statu quo fait gagner à la Wallonie plusieurs milliards. Ceux qui appuieront tout à l'heure sur le bouton vert seront responsables de la mort de plusieurs centaines de personnes. Qu'ils y réfléchissent avant de s'en laver les mains !*

*La scission de la politique de mobilité est logique dans un État qui comporte deux grands groupes de population aux intérêts et aux idées divergents. Il est impossible de diriger efficacement la Belgique. Le présent projet ne présente donc pas une politique de mobilité efficace.*

*N'y a-t-il alors plus d'espoir pour la Flandre ? Si, car 2012 n'est pas pour demain et nous croyons Paul-Henri Gendebien, du Rassemblement Wallonie-France, lorsqu'il affirme dans la Gazette van Antwerpen : « Dans deux ans ou dans dix ans, la Belgique n'existera plus. » Cette constatation est l'espoir de la Flandre et du Vlaams Blok.*

*Nous ne voterons évidemment pas ces projets de loi.*

weg zijn vrachtwagens betrokken. Het grootste deel van deze ongelukken gebeuren in Vlaanderen, waar de meeste files zijn, waar de wegen het drukst worden bereden en waar de grootste economische activiteit zich afspeelt. Als wij dus via een betere spoorinfrastructuur en via een betere dienstverlening van de NMBS enkele vrachtwagens van de weg kunnen halen en enkele procenten automobilisten kunnen overtuigen om met de trein te rijden, komt dit de verkeersveiligheid ten goede, zeker in Vlaanderen, maar ook in Wallonië. We hopen zelfs dat niet alleen de economische belangrijkheid van dit dossier, maar ook de verkeersveiligheid een rol speelt. Toch trekt men zich daar geen lap van aan. Er is maar één uitleg voor het behoud van de 60/40-verhouding ten nadele van het drukste, meest getergde gewest, voor de vaststelling dat het gewest geen initiatieven kan nemen in het mobiliteitsdebat en voor het in stand houden door deze paarsgroene regering van de kilometers vrachtwagens over Vlaamse en Waalse wegen. Een status-quo betekent voor Wallonië nu eenmaal verschillende miljarden. Zij die straks mee op het groene knopje drukken, zijn mee verantwoordelijk voor de dood van enkele honderden mensen. Dat ze daar even aan denken vooraleer ze de handen in onschuld wassen.

De splitsing van het mobiliteitsbeleid is de logica van een staat met twee grote bevolkingsgroepen die tegenstrijdige belangen en ideeën hebben. België kan niet efficiënt worden bestuurd. België krijgt vandaag met dit ontwerp dus ook geen efficiënt mobiliteitsbeleid.

Is er dan geen hoop meer voor Vlaanderen? Toch wel, want 2012 is nog niet voor morgen en we hechten geloof aan de woorden die de heer Paul-Henri Gendebien van het *Rassemblement Wallonie-France* eergisteren in de *Gazet van Antwerpen* liet optekenen. Ik citeer, voor één keer met veel plezier, de woorden van de nazaat van één van de eerste echte Belgen: "Binnen twee jaar of binnen tien jaar bestaat België niet meer." Die hoopvolle vaststelling van baron Gendebien is de hoop van Vlaanderen en van het Vlaams Blok. Wij zullen deze wetsontwerpen uiteraard niet goedkeuren.

**De heer Marc Hordies (ECOLO).** – *Zelden hebben wetsontwerpen tot zoveel discussie aanleiding gegeven als deze twee.*

*Ik zal niet meer ingaan op de technische en financiële aspecten van deze wetsontwerpen, die onze fractie zal goedkeuren. Nu er opnieuw onrust heerst bij het personeel, wens ik enkele punten te herhalen uit een betoog dat ik enkele maanden geleden heb gehouden over de personeelsproblemen bij de NMBS.*

*Uit mijn ontmoetingen met het spoorwegpersoneel bleek dat deze mensen sterk gehecht zijn aan hun beroep en zeer verontrust zijn. Wij politici hebben het de jongste tijd gehad over miljardeninvesteringen en spoorwegen. De regering heeft na tientallen jaren van bezuinigingen en schrapping van lijnen en stations het debat opnieuw op gang gebracht en de middelen voor mobiliteit verhoogd. Dit is een overwinning van betekenis voor een duurzame mobiliteit.*

*(Voorzitter: mevrouw Sabine de Bethune, eerste ondervoorzitter.)*

**M. Marc Hordies (ECOLO).** – Comme je l'ai dit en commission, rarement projets de loi auront fait l'objet d'autant de débats, de votes dans différents parlements.

Je ne reviendrai pas sur les éléments techniques et financiers de ces projets de loi, que mon groupe approuvera bien entendu. Cependant, à l'heure où de nouvelles inquiétudes sont émises par le personnel, je voudrais reprendre ici quelques éléments d'une intervention que j'ai eu l'occasion de prononcer voici quelques mois sur les difficultés de ce personnel au sein de la SNCB.

J'ai donc eu l'occasion, depuis des mois, de rencontrer ces cheminots et ils me sont tous apparus à la fois profondément attachés à leur métier et tout aussi profondément inquiets. Politiquement, nous avons beaucoup parlé ces derniers temps de centaines de milliards d'investissements et de voies ferrées. Le gouvernement a, de fait, relancé de façon significative le débat et augmenté les moyens pour la mobilité, après des dizaines d'années de disette et de fermetures de lignes et de gares. C'est une victoire essentielle pour une mobilité durable.

*(Mme Sabine de Bethune, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel.)*

*Het verheugt ons dat het aantal passagiers de afgelopen twee jaar met 10% is gestegen.*

*Tallose getuigen vertelden me tot mijn grote verbazing dat goederentreinen vaak niet vertrekken bij gebrek aan treinbestuurders. Ik ben me dus zorgen gaan maken over de menselijke problemen bij de NMBS en over de indienstneming van geschikt personeel. Wat baat het te investeren in spoorlijnen en machines als er geen personeel is of als het onvoldoende geschoold of gedemotiveerd is? Het menselijk probleem bij de NMBS heeft niet zozeer met de middelen dan wel met de organisatie te maken. Het raakt aan de structuur van de NMBS als autonoom bedrijf.*

*Wat volgt zijn enkele uittreksels uit getuigenissen over de indienstnemingen.*

*“Twintig jaar lang heeft de NMBS alle indienstnemingen opgeschort en vacante plaatsen slechts een voor een opgevuld. Een vakbondsverantwoordelijke heeft dit de “stop and go”-techniek genoemd: na massale indienstnemingen volgt een wervingsstop en nadien weer massale indienstnemingen. De continuïteit en de geleidelijke aflossing van de generaties komen op die manier op de helling.”*

*Een andere getuige: “Ik speur verwarring bij de jongeren, die minder en minder gidsen vinden en niet kunnen steunen op het pedagogisch enthousiasme van oudere collega's; ik speur het enorme risico dat hieruit voortvloeit voor de veiligheid en voor de kwaliteit, de drijfveren bij uitstek voor de slag om het spoor.”*

*Een andere getuige: “Ja, het is moeilijk om treinbestuurders te vinden, het is moeilijk om treinbegeleiders in dienst te nemen ... eigenlijk is het voor nagenoeg alle beroepen moeilijk mensen te vinden, zelfs informatici. En dat blijft waar, ook al worden de indienstnemingsvoorwaarden fel afgezwakt, op het gevaar af onder de kritische drempel te dalen die rampen als die van Pécrot moet voorkomen.”*

*Er is ook het geval van een contractuele bediende die eerst voor twee jaar en vervolgens voor een bijkomend jaar in dienst werd genomen en die haar werk zeer goed deed: zij heeft vier maanden moeten wachten op het resultaat van haar examen en vervolgens nog eens drie maanden om haar voorkeur bevestigd te zien. Dat is zeven maanden wachten.*

*Een andere getuige heeft het over een interne indienstnemingsprocedure voor lassers die vijftien maanden heeft geduurd.*

*Tot slot verklaarde een getuige: “Wie echt bij de NMBS wil werken, moet wachten. Wie onmiddellijk aan de slag wil, zoekt in afwachting elders werk.”*

*Over de vooropleiding: “Ik stel vast dat het beroep van spoorman bijzonder slecht gekend is en dat bovendien slechts 60% van de opgeroepen ook echt voor het interview komen opdagen (...). Zou er geen equipe van het bedrijf de scholen moeten bezoeken om in het derde en vierde jaar van de technische en van de beroepsafdelingen de verschillende beroepen bij de spoorwegen voor te stellen en uit te leggen over welke vaardigheden men moet beschikken om deze beroepen uit te oefenen, zodat de jongeren een gemotiveerde studiekeuze kunnen maken en de bagage kunnen verwerven die overeenstemt met het beroep waarop ze mikken?”*

Saluons déjà l'augmentation en deux ans de 10% de passagers.

J'ai été frappé de les entendre dire, au sujet du transport de marchandises, que trop souvent les convois ne partaient pas faute de conducteurs ; cela fut confirmé par de nombreux témoignages. Je me suis donc inquiété de la question humaine à la SNCB et du recrutement du personnel adéquat. À quoi sert-il d'investir en lignes et en machines si le personnel est absent, s'il est insuffisamment formé ou s'il est démotivé ? Il y a un vrai problème humain à la SNCB. Ce problème n'est pas nécessairement d'ordre budgétaire, mais est plutôt d'ordre organisationnel. Cela touche aux structures mêmes de la SNCB en tant qu'entreprise autonome.

Je vais reprendre certains extraits de témoignages concernant les recrutements.

« Durant vingt ans, la SNCB a suspendu les recrutements, ne procédant qu'au comblement des postes vacants au coup par coup. C'est ce qu'un responsable syndical a appelé la technique du *stop and go*, où l'on engage en masse pour ne plus rien faire par la suite et réengager plus tard, à nouveau en masse. La continuité et le relais doux entre générations s'avèrent ainsi impossibles ».

Autre témoignage : « Je renifle le désarroi des plus jeunes, qui ont de moins en moins l'opportunité de trouver des guides, de s'appuyer sur l'enthousiasme pédagogique de leurs aînés ; je renifle le risque énorme qui en découle pour la sécurité, pour la qualité, qui font bien évidemment partie du mobile de notre bataille du rail ».

Et un autre : « Oui, il est difficile de trouver des conducteurs de train, il est difficile de recruter des accompagnateurs de train... il est, en fait, difficile de recruter dans quasi toutes les professions, y compris celles de l'informatique, dont on dit pourtant qu'elles sont particulièrement porteuses. Et cela malgré qu'on édulcore gravement les exigences de départ, au point d'abaisser sous le seuil critique le niveau indispensable pour ne connaître que rarement les catastrophes de Pécrot ».

Je cite encore le cas de cette employée qui, engagée contractuellement d'abord, pour une durée de deux ans, puis pour un an supplémentaire, et remplissant très bien sa fonction, décide de passer un examen pour accéder au statut de cheminot, a dû attendre quatre mois pour savoir qu'elle avait réussi l'épreuve et encore trois mois pour se voir confirmer son choix, soit sept mois au total.

Un autre témoignage parle de quinze mois de procédure de recrutement interne pour des soudeurs.

Et un témoin de conclure : « Ceux qui veulent vraiment travailler à la SNCB attendent, ceux qui ont besoin de travailler tout de suite trouvent ailleurs entre-temps ».

En ce qui concerne la formation préalable, je cite : « Je constate une méconnaissance complète des candidats du métier de cheminot et, de plus, seuls environ 60% des convoqués se présentent à l'interview. (...) Une équipe de la société ne devrait-elle pas sillonner les écoles et exposer aux élèves de troisième et quatrième secondaire, aussi bien technique que professionnel, les divers métiers de cheminot, en mettant l'accent sur les compétences nécessaires pour exécuter les divers boulots, de manière à motiver les jeunes à faire des choix dans leurs études leur permettant d'obtenir un



*De werkgroep Mobiliteit van de Senaat heeft voorgesteld een secundaire technische en beroepsafdeling voor logistieke beroepen te openen.*

*Ik citeer een derde getuige: "Men neemt personeel in dienst met een opleiding die niet is aangepast aan de functie. Zo neemt men bijvoorbeeld universitair gediplomeerden of gegradueerden in dienst voor functies die niet zulke hoge opleiding vereisen. Deze functies blijven niet lang opgevuld omdat die mensen niet onder hun opleidingsniveau blijven werken. Dit is dus een verlies van tijd en geld voor de maatschappij."*

*Een andere getuige besluit: "Hoe kan men met zo een strikte medische vereisten jongeren aantrekken voor een lange en moeilijke, specifiek technische opleiding om hen uiteindelijk voor een weinig aantrekkelijke aanvangswedde te laten werken op alle mogelijke uren, in drie ploegen van acht uur, tijdens het weekend en op feestdagen, zodat ze talloze recuperatiedagen opstapelen?"*

*De getuigen benadrukten ook hoe moeilijk het is een beetje evenwichtig gezinsleven te hebben.*

*Nu kom ik tot het probleem van de talen en van de opleiding.*

*Een getuige verklaart: "Er bestaat geen echt beleid inzake talenopleiding. Wat op dat vlak wordt ondernomen, gebeurt vaak onder druk van de werkomgeving of louter en alleen om de wettelijke voorschriften na te leven. In plaats van in een opleiding enkel de kosten te zien, moet er worden geïnvesteerd in een professionele talenopleiding die rekening houdt met de doelstellingen van het individu en van het bedrijf op middellange termijn. Als commercieel transportbedrijf in een drietalig land in hartje Europa hoort de NMBS de saamhorigheid en het respect voor ieders cultuur bij zijn personeel aan te moedigen. Heel wat personeelsleden komen bovendien in contact met een binnen- of buitenlandse multicultureel cliënteel. Ook de nationale en internationale communicatie in het bedrijf vormt een uitdaging voor de talenopleiding."*

*In verband met de opleiding van leidinggevenden wordt gezegd: "De vorige structurele generatie in dit huis heeft voor opleiding van een middenkader gezorgd. Zij kon daarbij rekenen op de belangstelling van spoor mannen die promotie wensten te maken als ploegleider. De ploegen moesten tenslotte gerund en gemotiveerd worden en niet iedereen is voorbereid op een dergelijke taak. Toch heeft men deze opleiding laten vallen."*

*Bij het evenwicht tussen beroep en privé-leven enerzijds en de flexibiliteit van de job anderzijds kwam een geval in Aarlen ter sprake: "70 treinbestuurders hebben er in totaal meer dan 2.000 achterstallige recuperatiedagen; dit betekent dat de wettelijke voorschriften inzake rust en minimale compensatie sinds jaren niet meer worden gerespecteerd. Dit voorbeeld illustreert het personeelsgebrek waardoor de NMBS zijn rijdend personeel verplicht zijn vakantie niet meer dan drie maanden op voorhand aan te vragen; zelfs met inachtneming van deze termijn worden vakantiedagen geweigerd."*

*Iemand anders getuigt: "Momenteel geven jongeren de voorkeur aan minder lastige dienstregelingen. Een treinbegeleider wordt in zijn job geconfronteerd met talloze problemen, omdat hij de belangrijkste gesprekspartner is van*

*bagage correspondant aux besoins de la profession et de se fixer aussi des objectifs à atteindre ? ».*

*Permettez-moi à ce sujet de revenir sur la proposition du groupe de travail du Sénat sur la mobilité, d'ouvrir des sections secondaires techniques et professionnelles sur les métiers de la logistique.*

*Je cite un troisième témoin : « On recrute des agents qui ont une formation inadaptée au poste occupé. Exemple : le recrutement d'universitaires ou de gradués pour des postes qui ne nécessitent pas une formation aussi élevée. Difficulté pour accéder à ces postes pour les autres. Il devient ensuite difficile de combler ce genre de poste, par exemple, des postes en 3 fois 8, puisque ces agents ne vont pas rester à un poste en dessous de leur qualification. Perte de temps et d'argent pour la société. »*

*Et un témoin de conclure : « Comment faire pour attirer des jeunes avec des exigences médicales aussi sévères, une formation technique ou spécifique longue et difficile, recevoir une rémunération de début pas très attractive pour travailler à toutes les heures, en 3 fois 8, les week-ends, les jours fériés, et avoir beaucoup de jours à récupérer ? »*

*Les témoignages insistent sur cette réelle difficulté d'avoir une vie familiale un tant soi peu équilibrée.*

*J'en viens à présent au problème des langues et de la formation.*

*Je cite : « Il n'existe pas de véritable politique de formation aux langues, les actions en la matière étant lancées souvent tardivement sous la pression de l'environnement ou simplement pour être en règle vis-à-vis des dispositions légales. Aussi, une véritable formation linguistique professionnelle doit-elle renverser la perspective formation égale coût par celle d'une politique d'investissements qui prenne en compte les objectifs de l'individu et les objectifs de l'entreprise à moyen terme. En tant qu'entreprise de transport située dans un pays trilingue au cœur de l'Europe, la SNCB se doit de plus en plus de favoriser la convivialité et le respect des cultures au sein de son personnel. De plus, bon nombre d'agents sont amenés à avoir des contacts avec une clientèle interne ou externe multiculturelle. Aussi la formation linguistique doit-elle relever le défi de la communication nationale et internationale au sein de l'entreprise. »*

*En ce qui concerne la formation des cadres, je cite : « Dans la précédente génération structurelle de la maison, une formation des cadres moyens avait été mise en place. Elle rencontrait un évident intérêt de la part de cheminots placés, par le jeu des promotions, à la tête d'équipes qu'il fallait bien manager et motiver. Tout le monde n'est pas préparé à ce genre de business. Cependant, cette formation a été abandonnée. »*

*Quant à l'équilibre à trouver entre la vie professionnelle et personnelle et la flexibilité du métier, je cite à nouveau : « Le cas d'Arlon : 70 conducteurs, plus de 2.000 jours de récupération en retard, ce qui veut dire que les prescriptions légales d'obtention de repos et de compensation minimum ne sont plus respectées depuis des années. Un exemple du manque de personnel : la SNCB oblige ses agents de conduite à ne pas demander leurs congés plus de trois mois à l'avance. Même avec ce délai, des demandes de congé sont refusées. »*

*de klanten die zelf te maken krijgen met de disfuncties die voortvloeien uit het gebrek aan investeringen bij het Belgisch spoor, maar ook met maatschappelijke disfuncties als geweld, diefstal, zelfmoord, drugsgebruik ...”*

*Ik haal de getuigenis aan van een doorgewinterde treinbegeleider: “Als beloning zijn wij sinds december 2000 overgegaan naar het vlottend kader. Wij kennen onze dienstregeling pas vier dagen op voorhand, net als bij de aanvang van onze loopbaan of na het begaan van een zware fout.”*

*Tot welk besluit komen de spoormannen? Ik citeer: “Zoals u ziet, is de situatie nog moeilijk recht te trekken, maar het ontbreekt ons niet aan moed.”, of nog: “Ik ben ervan overtuigd dat er veel problemen op het terrein kunnen worden opgelost als er meer naar de mensen op de werkvloer zou worden geluisterd. Toch ben ik zeer tevreden dat ik voor de eerste keer in mijn loopbaan mijn standpunt heb kunnen laten horen.” ... en deze man werkt al meer dan 20 jaar bij de NMBS.*

*Dit zijn slechts fragmenten uit de getuigenissen van spoormannen. Als Waalse Belg heb ik het toch niet gehad over het onontbeerlijke GEN of over de investeringen in de Waalse spoorlijnen voor zowel goederen- als personenvervoer. Ik geloof vooral dat de maatschappij, de burger, de bedrijven en het milieu behoefte hebben aan doeltreffende en veilige spoorwegen en dat deze doeltreffendheid en deze veiligheid slechts kunnen worden verzekerd als men actief luistert naar de spoormannen bij de NMBS zelf.*

*Het spoorwegpersoneel maakt zich zowel zorgen over een mogelijke ontmanteling van de NMBS, door regionalisering of privatisering, als over de opsplitsing in business units. Tijdens de vorige regeerperiode werd beslist om de NMBS in 22 business units op te splitsen, waardoor de communicatie binnen het bedrijf nog stroever werd.*

*In het akkoord van de regering wordt de uniciteit van het bedrijf behouden en wordt zelfs voorgesteld het aantal units van 22 naar 6 terug te brengen, met toevoeging van drie horizontale directies. Ik hoop dat de nieuwe raad van bestuur deze aanbeveling zal volgen, vooral dan met betrekking tot de oprichting van een specifieke horizontale eenheid Human Resources. Die lijkt me onontbeerlijk.*

*De maatschappij zal dus opnieuw worden gecentraliseerd en niet worden opgesplitst. We moeten er echter op toezien dat de wetsontwerpen die we vandaag goedkeuren, goed worden toegepast. Mocht de wil voor een zo snel mogelijke toepassing ontbreken, dan vrees ik dat de NMBS zwakker zal staan tijdens de volgende regeringsonderhandelingen en als de Europese richtlijn van kracht wordt. De neiging om te regionaliseren of te privatiseren zal sterker worden. We beschikken over goede instrumenten, maar zonder de bekwaamheid en de wil van de mensen die ze gebruiken, staan we nergens.*

Un autre témoignage : « Les jeunes actuellement souhaitent un travail avec des horaires moins contraignants. De plus, l'accompagnateur, chef de bord, rencontre dans son travail de nombreux problèmes du fait qu'il est le principal interlocuteur vis-à-vis des clients qui sont confrontés aux dysfonctionnements du rail belge par le manque d'investissements mais aussi suite aux dysfonctionnements de notre société : agressions, vols, suicides, drogue. »

Je cite le témoignage d'un conducteur chevronné : « Comme récompense depuis décembre 2000, nous sommes passés dans le cadre flottant, c'est-à-dire retirés de série. Nous connaissons nos services quatre jours à l'avance, comme à nos débuts ou comme ayant fait une faute grave. »

Les cheminots concluent : « Comme vous pouvez le voir, la situation sera difficile à redresser mais le courage ne manque pas. »

« Je suis persuadé que beaucoup de problèmes pourraient être résolus si les gens de terrain étaient plus souvent consultés. Ceci dit, je suis très content d'avoir pu donner mon avis car c'est la première fois de ma carrière que j'ai l'occasion de le faire. »

Cette personne travaille depuis plus de vingt ans à la SNCB.

Comme je l'ai dit, il ne s'agit là que de fragments de témoignages de cheminots. En tant que Belge wallon, je ne vous ai pas parlé de l'indispensable RER, des investissements pour les lignes wallonnes nécessaires, tant en marchandises qu'en transport de personnes. Parce que je crois qu'avant tout, la société, le citoyen, les entreprises, l'environnement ont besoin d'un chemin de fer performant et sûr et que cette performance et cette sécurité ne se feront que grâce à l'écoute active de ses cheminots au sein même de la SNCB.

Pour en revenir brièvement à l'accord gouvernemental et aux inquiétudes des cheminots, celles-ci portent à la fois sur tout risque de démantèlement, par privatisation ou régionalisation, de la SNCB et sur son éclatement en business units. Cet éclatement, décidé sous la législature précédente, avait abouti à la création de 22 entités d'entreprises, éclatement qui rendait encore plus difficile la communication au sein de la SNCB.

Aussi, l'accord gouvernemental maintient l'unicité de l'entreprise et propose, dans son exposé des motifs, de réduire le nombre d'entités de 22 à 6, tout en y ajoutant trois directions horizontales. Il s'agit d'un élément fondamentalement positif. J'espère vivement que le nouveau conseil d'administration suivra cette recommandation, et plus particulièrement la proposition de création d'une unité spécifique et transversale des ressources humaines. Cette unité me semble fondamentale au vu des témoignages que je viens de vous lire.

Nous assisterons donc à un recentrage de l'entreprise et non à son éclatement. Mais nous devons tous rester attentifs à une bonne application des lois que nous voterons aujourd'hui. Laissez-moi craindre que, si une volonté maximale ne converge pas dès maintenant pour réussir rapidement cette application, la SNCB se retrouvera affaiblie à l'échéance de l'application de la directive européenne et lors des prochaines négociations gouvernementales. Les tentations régionalistes ou privatisantes se trouveraient dès lors renforcées. De bons

**De heer Patrik Vankrunkelsven (VU-ID).** – Ik wens mij namens SPIRIT te mengen in dit ‘geanimeerde’ debat.

Dit samenwerkingsakkoord is verre van ideaal. Ik heb voor mezelf nog niet uitgemaakt of ik het zal goedkeuren dan wel of ik me bij de stemming zal onthouden.

Met dit plan slaagt de NMBS er niet in de mobiliteitsbehoeften in Vlaanderen op een adequate manier aan te pakken en op te lossen. Steeds opnieuw geeft de versnippering van de bevoegdheden met betrekking tot het verkeer aanleiding tot misverstanden en wordt een grondige aanpak van de fileproblemen en de veiligheidsproblemen onmogelijk gemaakt. De NMBS is bovendien log en volledig gepolitiseerd. Daarin brengt het investeringsplan geen verandering.

In principe zijn we voorstander van een volledige regionalisering van de NMBS want de discussies over de te nemen opties en over de verdeling van de investeringen – de zogenaamde 60/40-verhouding – blijven voortduren en de NMBS zal niet inspelen op de reële behoeften in Vlaanderen.

Anderzijds bevat dit plan een begin van differentiëring. Met dit samenwerkingsakkoord krijgt Vlaanderen de kans om via cofinanciering en prefinanciering aan dringende behoeften te voldoen. Ik vermeld in dit verband de tweede havenontsluiting voor Vlaanderen, die sommige belangrijke logistieke problemen met betrekking tot de globalisering van het goederenverkeer zal neutraliseren. Voorts is er de spoorweginfrastructuur rond de Liefkenshoek, die na de voltooiing van het Deurganckdok een absolute noodzaak is. Een derde belangrijk project in Vlaanderen is de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem om te voorkomen dat Zaventem tot een kleine regionale luchthaven wordt gedegradeerd. Vandaag reeds nemen duizenden reizigers de HST naar Charles de Gaulle. Over enkele maanden of jaren kunnen we hetzelfde verwachten voor Schiphol. Zaventem zal het uiterst moeilijk krijgen om overeind te blijven, zeker na wat er met Sabena is gebeurd.

De mogelijkheid tot cofinanciering en prefinanciering is, ondanks de bezwaren van de Raad van State, een geducht middel om de problemen aan te pakken. Ik besef uiteraard dat er een juridisch probleem bestaat aangaande het gebruik van deze mogelijkheid. Met zijn brief engageert de eerste minister niet alleen zichzelf, maar de hele regering. Alle partijen zijn verplicht de belofte inzake de prefinanciering en cofinanciering na te komen.

Ik dring erop aan dat de Vlaamse regering snel van deze mogelijkheid gebruik maakt en reeds dit jaar een aanvang maakt met het studiewerk voor de ontsluiting van de Antwerpse haven, de Liefkenshoek en Zaventem. Zij moet hiermee rekening houden bij het opstellen van de begroting ten einde de financiering van de ontsluiting volgend jaar mogelijk te maken. Op die manier kunnen de werkzaamheden snel starten en behoudt Vlaanderen een sterke positie. Sommige Waalse lijnen moeten immers op Vlaams grondgebied worden gelegd en moeten daartoe over de nodige vergunningen beschikken. Ik pleit niet voor het weigeren van deze vergunningen, maar ik hoop dat iedereen zijn woord

outils sont mis en place. Cependant, les meilleurs outils ne sont rien sans la compétence et la volonté des hommes et des femmes qui les manieront.

**M. Patrik Vankrunkelsven (VU-ID).** – *J'aimerais me joindre à ce débat « animé » au nom de SPIRIT.*

*Cet accord de coopération est loin d'être idéal. Je ne sais pas encore si je le voterai ou si je m'abstiendrai.*

*Le plan ne permet pas à la SNCB de résoudre adéquatement les problèmes de mobilité en Flandre. Le morcellement des compétences empêche une fois de plus de solutionner les problèmes d'encombrement des routes. En outre, le plan d'investissement ne supprimera ni les lourdeurs, ni la politisation de la SNCB.*

*Nous sommes partisans d'une régionalisation totale de la SNCB car les options prises et la clé de répartition ne permettront pas à la SNCB de répondre aux besoins réels de la Flandre.*

*Ce plan contient par ailleurs un début de différenciation. Il permettra à la Flandre, via le cofinancement et le préfinancement, de désenclaver ses ports, d'améliorer l'infrastructure ferroviaire autour du Liefkenshoek et de désenclaver l'aéroport de Zaventem afin qu'il ne devienne pas un petit aéroport régional.*

*Malgré les objections du Conseil d'État, les possibilités de cofinancement et de préfinancement sont un moyen formidable de résoudre les problèmes. Par sa lettre, le premier ministre engage l'ensemble du gouvernement. Tous les partis sont obligés de respecter la promesse relative au préfinancement et au cofinancement.*

*J'insiste pour que le gouvernement flamand lance dès cette année les études sur le désenclavement du port d'Anvers, le Liefkenshoek et Zaventem. Il devra en tenir compte dans l'élaboration du budget afin de permettre le financement du désenclavement l'année prochaine. Les travaux pourront ainsi démarrer rapidement et la Flandre conservera une position de force. En effet, certaines lignes wallonnes doivent passer par le territoire flamand, ce qui nécessite certaines autorisations. Je ne plaide pas pour le refus de ces autorisations, mais j'espère que chacun tiendra parole, sinon nous serons obligés de faire usage de cette arme.*

*Je continue de plaider pour la régionalisation totale de la SNCB, ce qui permettra de mener une politique de mobilité efficace en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles.*

houdt, anders zijn wij verplicht van dit wapen gebruik te maken.

Ik hoop dat het Vlaams Parlement zeer snel zal laten blijken dat het samenwerkingsakkoord een aantal bijkomende mogelijkheden voor Vlaanderen inhoudt. Ik blijf evenwel pleiten voor verdere onderhandelingen over de NMBS zodat we tot een echte regionalisering komen en een efficiënt verkeersbeleid in Vlaanderen, Wallonië en Brussel mogelijk maken.

**Mevrouw Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – De Senaat heeft door de goedkeuring van zijn mobiliteitsresolutie benadrukt dat er dringend een mobiliteitsbeleid nodig is om de uitdagingen van de evolutie in de verplaatsingen te beantwoorden. Er werd onderstreept dat er structurele maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat de groei van de verplaatsingen enkel op de wegen gebeurt met alle nefaste gevolgen van dien voor het sociale leven, de verkeersveiligheid, de leefomgeving en de economie. De twee ontwerpen die we vandaag behandelen, beantwoorden aan de eis die de Senaat en de regering op 17 oktober 2000 formuleerden. Toen werden de grondslagen gelegd voor een beleid dat er uiteindelijk moet toe leiden dat binnen tien jaar de NMBS 50% meer reizigers en goederen vervoert.

*Deze twee ontwerpen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en ze zijn ook noodzakelijk. Ten eerste omdat de verhoging van de middelen van het investeringsplan vereist dat de bestuurders van de onderneming zich in de eerste plaats om het spoor bekommeren. Dat was eigenlijk het doel van de wet van 1991. Ten tweede omdat deze hervorming moet kunnen rekenen op de duidelijke beloften van de Gewesten inzake het verlenen van vergunningen. Deze beloften moeten de stapsgewijze realisatie garanderen van een plan waaraan het hele land en de verschillende streken meer dan ooit nood hebben. Deze twee ontwerpen pakken de twee belangrijkste problemen van het huidige Belgische spoorwegverkeer aan.*

*Wat zijn deze problemen? De audit van het Rekenhof, die door de Kamer werd gevraagd, heeft duidelijk aangetoond dat de NMBS slecht functioneert omdat het systeem dat in 1991 werd ingevoerd, zijn grens heeft bereikt.*

*Als we zeker willen zijn van de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer, moet er meer transparantie komen in de manier waarop de NMBS de overheidsmiddelen gebruikt. We zijn ervan overtuigd dat transparantie zal leiden tot beter bestuur. Dit betekent niet dat ik de bekwaamheid van de directieleden van de NMBS in twijfel trek. Wel willen we een einde stellen aan een systeem dat overleeft dank zij de ondoorzichtigheid van het bestuur, de concentratie van macht en het gebrek aan responsabilisering. Sommige leden van deze assemblee hebben daar meer de hand in gehad dan andere. (De minister wijst naar de banken van de PSC en de CD&V.) Dit systeem heeft de ergerlijke neiging de problemen voor zich uit te schuiven. Het zet de onderneming niet aan tot het ontwikkelen van een strategische langetermijnvisie die de spoorwegactiviteit ten goede komt. Het wil een totale autonomie om plannen zonder langetermijnvisie uit te voeren, maar doet de gemeenschap opdraaien voor de gevolgen.*

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *En adoptant sa résolution relative à la mobilité, le Sénat a souligné l'urgence de disposer d'une politique de mobilité qui réponde aux défis de l'évolution des déplacements. Des mesures structurelles sont nécessaires pour éviter que l'accroissement des déplacements n'ait lieu que sur les routes, avec toutes les conséquences néfastes que cela entraîne pour la vie sociale, la sécurité routière, l'environnement et l'économie. Les deux projets dont nous discutons aujourd'hui répondent à l'exigence que le Sénat et le gouvernement ont formulée le 17 octobre 2000. C'est alors qu'ont été jetées les bases d'une politique qui doit mener à une augmentation de 50% des passagers et des marchandises transportés par la SNCB dans les dix années à venir.*

Ces deux projets sont à la fois indissociables et indispensables parce que l'augmentation des moyens du plan d'investissement ne peut se faire sans veiller à ce que les gestionnaires de l'entreprise se préoccupent d'abord du rail, ce qui est l'objectif de la réforme de la loi de 1991, et inversement, parce que cette réforme doit pouvoir s'appuyer sur des engagements clairs des Régions concernant l'octroi des permis. Ces engagements doivent garantir la mise en œuvre réelle, programmée année après année, d'un plan dont l'ensemble du pays et ses composantes ont plus besoin que jamais. Ces deux projets s'attaquent directement aux deux problèmes principaux que connaît aujourd'hui la Belgique en matière de transport ferroviaire.

Quels sont ces problèmes ? D'abord, la SNCB fonctionne mal. Le système instauré en 1991, voici onze ans jour pour jour, a clairement atteint ses limites comme l'a démontré l'audit de la Cour des comptes demandé par la Chambre à l'unanimité. Vous l'avez vous-mêmes constaté dans vos interventions.

Il faut renforcer la transparence dans l'utilisation des fonds publics mis à la disposition de la SNCB si nous voulons assurer le développement du transport public. Ce n'est pas par amour de la transparence pour la transparence. Non. Nous sommes convaincus que cette transparence sera un puissant facteur d'amélioration de la gestion de l'entreprise. Quand je parle d'amélioration de la gestion, je n'entends pas mettre en cause la compétence de tel ou tel membre de la direction de la SNCB. Ce que nous voulons, c'est mettre un terme à un système qui se nourrit de l'opacité, de la concentration du pouvoir et du manque de responsabilisation, système auquel certains dans cette assemblée ont participé plus que d'autres (*montrant les bancs du PSC et du CD&V*), un système qui a une fâcheuse tendance à reporter à plus tard la résolution des problèmes, un système qui ne force pas l'entreprise à développer une vision stratégique à long terme et en premier lieu en faveur de son activité ferroviaire, un système qui

Om een einde te maken aan deze ontsporingen wilden we dat de wet zeer duidelijk preciseert dat de NMBS haar doelstellingen en haar strategie moet vastleggen in een bedrijfsplan dat gebaseerd is op de mobiliteitsdoelstellingen van de overheid. Dat plan zal elk jaar moeten worden aangepast, zodat het een instrument kan zijn voor de verbetering van het beheer op lange termijn. De NMBS zal – om het Rekenhof te parafraseren – in dit bedrijfsplan de wil moeten uitdrukken om haar resultaten te verbeteren. Ze zal ook de strategie en de middelen moeten vastleggen om dat te realiseren. Zo'n bedrijfsplan is de beste garantie voor het voortbestaan van het overheidsbedrijf.

Dit alles gaat gepaard met hoge eisen inzake sociaal overleg. De vakbonden zullen niet langer zitting hebben in de raad van bestuur, maar ze zullen over het beheerscontract en over het investeringsplan kunnen onderhandelen in het strategisch comité. Dat konden ze tot op heden niet. Er wordt dus overgeschakeld van een model van medebeheer op een zeer veeleisende vorm van sociaal overleg.

*Deze nieuwe methode van besluitvoering van de NMBS is geen doel op zich; het is een belangrijke stap die een betere dienstverlening aan de gebruiker nastreeft. Dat is het doel van het investeringsplan. Dit plan pakt het probleem van de onderinvestering aan, waarvan het spoor de gevolgen nog een tijdlang zal dragen. Dit plan, dat 17 miljard euro zal kosten, betekent een enorme inspanning. De NMBS zal een deel van dit plan uit eigen middelen moeten financieren. Dat was ook het geval voor de vroegere tienjarenplannen. Het is ook normaal dat dit van haar wordt verwacht aangezien haar bestaansreden het spoorvervoer is. De Staat zal instaan voor 66% van het bedrag, dus 11,2 miljard euro. Daaraan moet een bedrag van 1,69 miljard euro worden toegevoegd dat de NMBS heeft ontvangen voor de realisatie van de HST. De Staat zal dus 75% van het totale bedrag financieren. In het vorige tienjarenplan was dat 61%. De NMBS heeft het plan zelf voorgesteld en aanvaard en haar gedelegeerd bestuurder heeft verklaard dat de NMBS in staat is het resterende bedrag van 2,4 miljard euro in twaalf jaar bijeen te brengen.*

Het is tijd dat de NMBS zich ontdoet van een louter statische en lineaire visie op haar beheer. De NMBS moet ophouden er steeds van uit te gaan dat investeringen de rendabiliteit niet kunnen verhogen. De investeringen in spoorlijnen, treinen, stations en onthaal vertegenwoordigen immers niet alleen kosten, maar zullen eveneens inkomsten genereren door de groei van het aantal reizigers.

Niet alle geplande investeringen zijn voor de nabije toekomst. Het samenwerkingsakkoord maakt het mogelijk door het mechanisme van de prefinanciering en de cofinanciering, een bepaald aantal werken sneller uit te voeren.

*Tot dit mechanisme werd besloten na grondig overleg met de gewesten in het kader van een volwassen federalisme.*

*Dit overleg is onmisbaar voor de goede uitvoering van de*

entretien une conception de l'autonomie à géométrie variable : une autonomie totale pour mener des actions sans véritable stratégie à long terme et la prise en charge par la collectivité des conséquences de ses choix ou de ses non-choix.

*Pour éviter ces dérapages, nous voulions que la loi précise très clairement que la SNCB est tenue de fixer ses objectifs et sa stratégie dans un plan d'entreprise basé sur les objectifs de mobilité du gouvernement. Ce plan devra être adapté chaque année pour qu'il puisse devenir un instrument d'amélioration de la gestion à long terme. La SNCB devra y exprimer la volonté d'améliorer ses résultats. Elle devra également préciser la stratégie et les moyens nécessaires pour y parvenir. Ce plan est la meilleure garantie de la pérennité de cette entreprise publique.*

*Tout cela s'accompagne d'exigences élevées en matière de sécurité sociale. Les syndicats ne siégeront plus au conseil d'administration mais ils pourront négocier le contrat de gestion et le plan d'investissement au sein du comité stratégique. Jusqu'à présent, ils n'avaient pas cette possibilité. On passe donc d'un modèle de cogestion à une forme très exigeante de concertation sociale.*

Cette nouvelle méthode de prise de décision à la SNCB ne constitue pas une fin en soi ; il s'agit par contre d'une étape importante qui vise à déboucher sur une meilleure qualité du service aux usagers. C'est évidemment l'objectif du plan d'investissement. Ce plan s'attaque au problème du sous-investissement dont le rail continue et continuera à payer les conséquences pendant un certain temps. En mobilisant un total de 17 milliards d'euros, ce plan représente un effort extrêmement important. La SNCB devra évidemment financer sur fonds propres une partie de ce plan. Mais c'était déjà le cas dans les plans décennaux antérieurs et c'est d'autant plus normal que la raison d'être de l'entreprise est le transport ferroviaire. De surcroît, l'État prend directement en charge 11,2 milliards d'euros, soit 66%, auxquels il faut ajouter 1,69 milliard d'euros que la SNCB a reçu pour réaliser le TGV, soit plus de 75% au total contre 61% pris en charge dans le plan décennal précédent. Dois-je également rappeler que le plan retenu par le gouvernement a été proposé et approuvé par la SNCB et que son administrateur délégué a garanti que la SNCB était en mesure de trouver le financement alternatif de 2,4 milliards d'euros sur douze ans ?

*Il est temps que la SNCB se défasse de la vision purement statique et linéaire de sa gestion. Elle doit cesser de croire que les investissements ne peuvent améliorer la rentabilité. Les investissements généreront des revenus grâce à la croissance du nombre de voyageurs.*

*Tous les investissements ne se feront pas à court terme. L'accord de coopération permet, grâce aux mécanismes de préfinancement et de cofinancement, d'exécuter plus rapidement un certain nombre de travaux.*

Ces mécanismes ont été décidés dans le cadre de ce que j'appelle un fédéralisme adulte, au terme d'une concertation approfondie avec les régions.

*noodzakelijke werkzaamheden en voor het voeren van een coherent mobiliteitsbeleid.*

*De resultaten van het investeringsplan zullen pas op middellange of lange termijn merkbaar zijn voor de gebruiker. Het nieuwe beheerscontract echter, dat gericht is op de kwaliteit van de dienstverlening, moet zo vlug mogelijk worden gesloten met een nieuwe ploeg en door haar ten uitvoer worden gelegd.*

Dit wordt dus de taak van de nieuwe beheersorganen.

Tijdens de voorbereiding van de onderhandelingen is gebleken dat het logisch is te onderhandelen met degenen die voor de uitvoering verantwoordelijk zijn.

Hoe zullen we dit aanpakken? Na de goedkeuring van het wetsontwerp zal in het *Belgisch Staatsblad* een oproep worden gepubliceerd waarin de profielen van de toekomstige bestuurders en leiders van het bedrijf zullen worden gepreciseerd. Op basis daarvan zal de regering, die de overheid vertegenwoordigt die 99,8% van de aandelen bezit, een beslissing nemen. Voor mij primeert het aanstellen van personen die bekwaam zijn op het vlak van openbaar beleid en spoorwegmanagement. Samen zullen ze een polyvalente ploeg vormen. Ze mogen niet partijgebonden zijn en moeten optreden in dienst van het algemeen belang. De politisering van de benoemingen binnen de NMBS heeft al té veel schade aangericht.

*Deze nieuwe ploeg moet dringend een plan opstellen om het beheer van het bedrijf op lange termijn te verbeteren. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor een eventueel debat tussen de overheid en de NMBS over de zorgwekkende schuldkwestie.*

*We kunnen niet ontkennen dat de schuld zeer hoog is, maar we moeten de oorzaken ervan aanpakken, te beginnen met de deresponsabilisering van de beheersorganen.*

*Ik heb uiteraard begrip voor de bezorgdheid van het personeel. Het uitstellen of verhinderen van investeringen in de lijnen, de treinen en de stations, kortom van de hervorming van de NMBS, zou een slechte zaak zijn voor de NMBS zelf, voor haar 42.000 werknemers en voor de honderdduizenden reizigers.*

*De omzetting van de Europese richtlijnen over de liberalisering van het vrachtvervoer per spoor mag geen voorwendsel zijn om de investeringen uit te stellen.*

*We kunnen er niet aan ontkomen dat het vrachtvervoer opengesteld wordt voor de concurrentie. Door het tegengestelde beweren zouden we iedereen – ook de werknemers – misleiden.*

*Het openstellen van de markt betekent niet dat de spoorwegen moeten worden geprivatiseerd. De liberalisering moet gepaard gaan met een sterke openbare dienst. Het is mogelijk om bij de omzetting van de Europese richtlijnen over de liberalisering van het vrachtvervoer per spoor de infrastructuur en de exploitatie binnen dezelfde onderneming te houden.*

*Dit moet worden aangevuld met een sterke en onafhankelijke regulerende instantie, die alle operatoren die ooit in België*

Cette concertation nous est apparue indispensable pour une bonne exécution des travaux nécessaires et pour une politique de mobilité cohérente.

Mais si les résultats du plan d'investissement ne seront réellement perçus par l'utilisateur, les voyageurs et les chargeurs qu'à moyen et long termes, j'entends que la négociation d'un nouveau contrat de gestion centré sur la qualité du service puisse rapidement démarrer avec cette nouvelle équipe qui sera chargée de sa mise en application, et se traduire par des améliorations.

*Telle sera donc la tâche des nouveaux organes de gestion.*

*Lors de la préparation des négociations, il est apparu logique de négocier avec les responsables de l'exécution.*

*Après l'adoption du projet de loi, le Moniteur belge publiera un appel précisant le profil des futurs administrateurs et dirigeants de l'entreprise. C'est sur cette base que le gouvernement prendra une décision. Il importe que nous recrutions des personnes compétentes en gestion publique et qui sachent diriger une compagnie de chemins de fer. Elles formeront une équipe polyvalente. Elles ne peuvent être liés à un parti et doivent agir au service de l'intérêt général. La politisation des nominations au sein de la SNCB n'a que trop fait de dégâts.*

Cette nouvelle équipe devra s'atteler d'urgence à la mise en œuvre d'un plan exprimant une volonté d'amélioration de la gestion de l'entreprise à long terme. Pour moi, c'est la condition indispensable à une éventuelle discussion entre l'État et la SNCB sur la préoccupante question de la dette.

Le niveau de la dette est très préoccupant, nous ne pouvons le nier, mais il convient d'agir sur les causes qui l'ont fait apparaître en commençant par la déresponsabilisation des organes de gestion.

Si je peux évidemment comprendre les inquiétudes qui se manifestent au sein du personnel – relayées par plusieurs d'entre vous –, retarder ou empêcher les investissements dans les lignes, les trains et les gares et, de ce fait, la réforme de la SNCB, reviendrait à rendre un très mauvais service à la SNCB, à ses 42.000 travailleurs et à ses centaines de milliers d'usagers et de clients.

La transposition des directives européennes sur la libéralisation du fret ferroviaire ne doit pas nous servir de prétexte pour les reporter.

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire est inéluctable. Prétendre le contraire reviendrait à induire tout le monde – travailleurs y compris – en erreur.

Toutefois, l'ouverture du marché ne signifie pas la privatisation du chemin de fer. La libéralisation peut et doit aller de pair avec un service public fort. Dans ce but, il est possible de transposer les directives européennes sur la libéralisation du fret ferroviaire tout en conservant l'infrastructure et l'exploitation au sein d'une seule et même entreprise.

Cette unicité doit cependant être complétée par la mise en

*actief zouden kunnen zijn, strenge verplichtingen kan opleggen op het vlak van de veiligheid en de dienstverlening.*

*De hervorming die we vandaag bespreken, elf jaar na de goedkeuring van de wet, moet doorgevoerd worden. We moeten dit plan uitvoeren en de plannen voor een nieuwe hervorming of voor de opsplitsing van de NMBS laten varen. Zoals elke onderneming moet de NMBS zich aanpassen aan de realiteit, maar ze moet een overheidsonderneming blijven.*

*De heer Caluwé heeft de mogelijkheid geopperd de termijnen te verlengen. We mogen niet lijdzaam toezien tot er binnen de onderneming plannen worden besproken voor de splitsing. Dat zou een onverantwoordelijke houding zijn, waardoor de problemen niet worden opgelost. We hebben reeds in andere dossiers ervaren wat de gevolgen kunnen zijn van afzijdigheid, van een beheer dat niet voldoende is gericht op de lange termijn en van een gebrek aan responsabilisering van de bestuurders. We hebben gezien tot welke sociale en economische verwoestingen een dergelijke houding kan leiden. Dat is precies wat ik wil vermijden.*

Op het vlak van spoorverbindingen werd in het investeringsplan rekening gehouden met de noden van de zeehavens én van de luchthavens, maar wel kaderend in de solidariteit tussen de twee gewesten en in het belang van het hele net.

Rond de tweede terminal voor de HST is nog geen definitieve beslissing genomen. De verschillende elementen, waar, wanneer en hoe, worden nu geobjectiveerd. Net zoals de senatoren en BIAC betreur ik de vertraging bij het aanleggen van een rechtstreekse HST-verbinding tussen verscheidene stations en de luchthaven Zaventem. Dergelijke plannen mogen de pendelaars zeker geen nadeel berokkenen. Ik denk hier bijvoorbeeld aan de uitvoering van de "diabolo".

*Ter attentie van de heer Istasse bevestig ik dat de aanwijzing van de vertegenwoordigers van de vakbondsorganisaties in het strategisch comité zal gebeuren op basis van de voorstellen van vakbonden zelf.*

*Overigens begrijp ik niet goed wat de standpunten van heer Thissen en zijn CD&V-collega Caluwé gemeen hebben. De ene betreurde dat de gewesten niet in de raad van bestuur zijn vertegenwoordigd. De andere vindt het spijtig dat het voorliggend voorstel volgens hem al een de facto regionalisering inhoudt.*

**De heer René Thissen (PSC).** – Ziet u dan het gevaar niet?

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – Het gevaar voor regionalisering, zoals u het voorstelt, bestaat niet. Ik vraag u ermee op te houden foute conclusies te trekken uit de fameuze brief die de eerste minister namens de regering heeft gestuurd...

place d'un régulateur, fort et indépendant, capable d'imposer à tous les opérateurs qui pourraient un jour être actifs sur le territoire belge, de remplir des obligations strictes en matière de sécurité et de qualité du service.

En résumé, il faut que l'on applique la réforme que nous examinons aujourd'hui, onze ans après l'adoption de la loi. Mettons ce plan en œuvre et cessons de croire qu'il faut préparer une nouvelle réforme et tenter de scinder la SNCB. Comme toute entreprise, celle-ci doit s'adapter à la réalité mais cela ne remet pas en cause sa nature d'entreprise publique.

Je voudrais également répondre à un certain nombre de questions précises. Je m'adresserai d'abord à M. Caluwé qui a évoqué la possibilité d'un report des délais. Il ne s'agit pas d'attendre que s'imposent « naturellement » des projets de scission discutés au sein de l'entreprise. Ce serait une attitude tout à fait irresponsable, qui ne résoudrait en rien les problèmes. On a vu dans d'autres dossiers quelles pouvaient être les conséquences d'une absence d'intervention, d'une gestion à long terme insuffisante, d'un manque de responsabilisation des administrateurs publics. On a vu les dégâts qu'une telle attitude pouvait causer, tant socialement que sur les plans économique et humain. C'est précisément ce que je ne souhaite pas.

*En matière de liaisons ferroviaires, le plan d'investissement tient compte des besoins des ports ainsi que des aéroports, dans le cadre de la solidarité entre les deux Régions et dans l'intérêt de l'ensemble du réseau.*

*Aucune décision définitive n'a encore été prise quant au second terminal TGV. Nous sommes en train d'objectiver les différents paramètres. À l'instar des sénateurs et de la BIAC, je regrette le retard dans la création d'une liaison TGV directe entre plusieurs gares et l'aéroport de Zaventem. Ces projets ne peuvent en aucun cas occasionner des désagréments aux navetteurs. Je pense par exemple à la construction du « diabolo ».*

Comme je l'ai fait en commission, je confirme à M. Istasse que la désignation des représentants des organisations syndicales dans le cadre du comité stratégique se fera sur la base de propositions émanant des organisations elles-mêmes, sans quoi cette représentation n'aurait aucun sens.

Par ailleurs, monsieur Thissen, il m'est quelque peu difficile de comprendre ce qui vous rapproche de votre collègue M. Caluwé du CD&V. L'un déplore que les régions ne soient pas intégrées dans le conseil d'administration : heureusement, le rail est fédéral – nous avons travaillé sur la base de bonnes coopérations avec les sociétés de transport mais sans plus. L'autre regrette ce qui est déjà une régionalisation de fait, selon lui, dans le cadre du projet actuel.

**M. René Thissen (PSC).** – Ne comprenez-vous pas le danger ?

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – Le danger d'une régionalisation, tel que vous l'avancez, n'existe pas. À cet égard, je serai claire et je vous demanderai, messieurs, de cesser de tirer des conclusions abusives de la fameuse lettre qui a été envoyée par le premier ministre au nom du

**De heer René Thissen (PSC).** – *Zijn de conclusies van het Vlaamse Parlement fout of niet? Ik wens dat u deze vraag beantwoordt.*

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – *We bespreken nu een tekst in de Senaat. Wat staat er in die fameuze brief? Hij bevat gewoon de waarborg dat de regering juridisch zal tussenbeide komen als de regeling van de pre- en cofinanciering zou worden aangevochten. Ik begrijp het trouwens niet goed: alleen de gewesten – en die het samenwerkingsakkoord ondertekend hebben – zouden een belang kunnen doen gelden.*

*De heer Thissen verwees ook naar de richtlijn 91/440. Zelf had ik liever gehad dat op het ogenblik van de omzetting van de richtlijn, de toenmalige regering ervoor had geopteerd de historische schuld van de NMBS over te nemen, zoals dat in de andere Europese landen gebeurde.*

*Spijtig genoeg is dat niet gebeurd. De toestand zou vandaag wellicht anders zijn geweest.*

**De heer René Thissen (PSC).** – *In het decennium dat aan deze regering voorafging, was de economische toestand totaal anders dan vandaag. Men kan het spijtig vinden dat een aantal zaken toen niet werden gerealiseerd omdat er geen geld voor was, maar vandaag beschikt de minister over nieuwe middelen waardoor ze politieke keuzes kan maken.*

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – *Ik maak politieke keuzes en wat de schuld betreft, ben ik bijzonder duidelijk.*

**De heer René Thissen (PSC).** – *In het verleden waren de economische omstandigheden totaal anders.*

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – *We moeten vandaag voortbouwen op keuzes uit het verleden. We beschikken nu over aanzienlijke middelen waardoor we een nieuwe impuls kunnen geven. Ik zeg dit zonder enig triomfalisme, want alles moet nog worden verwezenlijkt: we moeten het plan uitvoeren, de structuren hervormen, de sociale dialoog binnen de onderneming herstellen. Het is een enorme opdracht die we zoveel mogelijk samen, dag na dag zullen moeten realiseren. Wat de schuld betreft, is de federale regering bereid tot onderhandelen, maar niet binnen het raam van de autonomie zoals de onderneming die opvat. De onderneming heeft keuzes gemaakt, meer bepaald wat ABX betreft, waarvan de rentabiliteit en de complementariteit met het spoor niet bewezen zijn. Niets verhindert B-Cargo operationeel samen te werken met een aantal logistieke partners. Daarvoor is het niet nodig participaties te nemen in een multinational in Singapore. We hadden B-Cargo eerder tegen de concurrentie kunnen wapenen als we niet gehinderd waren geweest door ongelukkige beslissingen.*

*De voorliggende tekst zorgt voor de omzetting van de bepalingen van de Europese richtlijn met betrekking tot de boekhoudkundige transparantie voor elk van de activiteitssectoren. De NMBS is hiermee bezig. De onderneming stemt trouwens in met de manier waarop een einde moet worden gesteld aan het systeem van een enkele*

*gouvernement...*

**M. René Thissen (PSC).** – *Les conclusions du Parlement flamand sont-elles abusives ou non ? Je voudrais vous entendre sur ce point.*

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – *Nous nous trouvons au Sénat et nous discutons d'un texte. Que contient cette fameuse lettre ? Elle ne constitue qu'une garantie d'intervenir juridiquement dans le cadre de recours éventuels sur la question des préfinancements et des cofinancements. Ni plus ni moins. Entre nous, c'est plutôt amusant car en cas de recours, seules les régions auraient un intérêt à la cause, lesquelles ont par ailleurs approuvé l'accord de coopération.*

*Vous faisiez également référence, monsieur Thissen, à la directive 91/440. Pour ma part, j'aurais aimé qu'au moment de la transposition de cette directive, le gouvernement de l'époque fasse le choix de reprendre la dette historique de la SNCB, comme l'ont fait d'autres pays européens.*

*Cela n'a pas été fait et c'est bien dommage car nous n'en serions peut-être pas là aujourd'hui.*

**M. René Thissen (PSC).** – *Je rappelle que la situation économique qui prévalait pendant les dix années qui ont précédé votre accession au pouvoir était tout à fait différente de celle que nous connaissons aujourd'hui. Il est permis de regretter ce que l'on n'a pu accomplir dans le passé, faute de moyens mais vous disposez aujourd'hui de moyens nouveaux, de sorte qu'il vous revient de faire des choix politiques.*

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – *Je fais des choix politiques et, en ce qui concerne la dette, je suis très claire.*

**M. René Thissen (PSC).** – *Dans le passé, les contraintes économiques étaient d'une toute autre ampleur.*

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – *Il faut aujourd'hui vivre avec les choix du passé. Des moyens considérables sont à présent mis sur la table pour donner une impulsion nouvelle. Je le dis sans aucun triomphalisme car beaucoup reste à faire : il faut exécuter le plan, il faut mettre en œuvre la réforme des structures, il faut restaurer le dialogue social au sein de l'entreprise. La tâche est immense, elle devra être faite mois par mois, de façon aussi concertée que possible. En ce qui concerne la dette, puisque c'est à cela que je faisais allusion, il est clair que le gouvernement fédéral est prêt à se mettre autour de la table, mais pas n'importe comment. Pas dans le cadre de l'autonomie telle qu'elle est perçue, vécue ou réalisée par l'entreprise. Je veux dire par là que l'entreprise a fait des choix, notamment à propos d'ABX. Or, leur rentabilité et leur complémentarité avec le rail ne sont pas prouvées. Rien n'empêchera à l'avenir B-Cargo de développer des synergies opérationnelles avec une multitude d'acteurs de la logistique. Il n'est nullement besoin pour cela d'être le gestionnaire, le propriétaire ou de prendre des participations dans une multinationale basée à Singapour. Nous aurions pu nous pencher plus vite sur B-Cargo pour lui donner toutes ses chances de relever le défi de la concurrence si nous n'avions pas été gênés par des choix malencontreux.*

*Enfin, le texte qui vous est soumis transpose une partie des exigences en matière de séparation comptable par*



*thesaurie. Het is juist dat ik maandelijks een verslag vraag, maar het gaat alleen om een overzicht. We kunnen dan maand na maand nagaan of eventuele overdrachten plaatsvonden van het ene departement naar het andere. Een dergelijk overzicht kan gemakkelijk uit de computer worden gehaald en het zal ons in staat stellen de keuzes van de raad van bestuur op te volgen.*

**De heer Ludwig Caluwé (CD&V).** – Mevrouw de minister, u gaf zopas een interessante uitleg over de waarde van de brief van de eerste minister. Volgens u ging het alleen maar om het aanleveren van juridische en wettelijke waarborgen.

Als nu blijkt dat een rechtbank van oordeel is dat de pre- of cofinanciering niet kan zonder dat de bijzondere wet wordt gewijzigd, zal u dan uw steun verlenen aan de wijziging van de bijzondere wet om de pre- of cofinanciering mogelijk te maken?

**Mevrouw Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – Goed geprobeerd. Als er een juridisch bezwaar is aangaande de pre- en cofinanciering zal de federale regering onderzoeken hoe dat probleem kan worden opgelost. De gewesten wachten op de investeringen, op de tweede ontsluiting van de haven van Antwerpen, op de Liefkenshoekunnel.

*Het zou onbegrijpelijk zijn dat de gewesten zich zouden verzetten tegen een plan op de uitvoering waarvan ze met ongeduld wachten.*

*Ik herhaal, mijnheer Caluwé, dat er in de brief alleen staat wat er staat, namelijk dat de federale regering juridisch kan optreden als de regeling van de pre- en cofinanciering zou worden aangevochten. Dat dit zou gebeuren, lijkt me onmogelijk, vermits de enigen die daarbij belang zouden hebben de gewesten zijn en zij het samenwerkingsakkoord hebben ondertekend.*

**De heer Ludwig Caluwé (CD&V).** – Als grond wordt onteigend met middelen van het Vlaams gewest om een spoor aan te leggen, heeft de eigenaar er belang bij om de werken stil te laten leggen.

**Mevrouw Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – Belangrijk is, mijnheer Caluwé, dat we het investeringsplan en de hervorming nu kunnen doorvoeren. U klaagt over de tijd die verloren ging; het komt erop aan onze tijd nu nuttig te gebruiken.

**De heer René Thissen (PSC).** – We zijn het ermee eens dat een plan onontbeerlijk was; maar de minister mag dat

département et, pour répondre précisément à votre question, le travail est en cours au sein de la SNCB. Je vous signale que la manière retenue pour sortir de la trésorerie unique a reçu l'approbation de l'entreprise elle-même. Cette dernière s'efforce maintenant de transposer ses modèles comptables afin de se conformer à la directive européenne. Je pense qu'il s'agit d'un exemple de bonne coopération pour appliquer une directive européenne qui, heureusement, nous donnera un peu de transparence. Je demande effectivement un rapport mensuel mais il s'agit uniquement d'un relevé. Nous pourrions nous reporter mois par mois pour identifier d'éventuels reports d'un département à l'autre. Il est très important, pour se fonder sur un tableau de bord de l'entreprise, de non seulement avoir une séparation comptable par département mais aussi un rapport mensuel sur l'ensemble. Vous savez comme moi que c'est quelque chose qui se tire à l'ordinateur et qui sera très utile quand nous voudrions assurer un bon suivi et une bonne gestion des choix au niveau du conseil d'administration, ce qui, à mon sens, n'a pas toujours été le cas.

**M. Ludwig Caluwé (CD&V).** – Madame la ministre, vous venez de donner une explication intéressante au sujet de la lettre du premier ministre. Selon vous, il ne s'agissait que de fournir des garanties juridiques et légales.

*Si un tribunal était d'avis que le préfinancement ou le cofinancement nécessitent une modification de la loi spéciale, soutiendrez-vous cette modification ?*

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Bien essayé. Si la Justice s'opposait au préfinancement et au cofinancement, le gouvernement examinerait la façon de résoudre le problème. Les Régions attendent les investissements, le deuxième désenclavement du port d'Anvers, le tunnel du Liefkenshoek.

Il serait incompréhensible que les Régions introduisent des recours contre un plan dont elles attendent avec impatience l'exécution.

Je vous répète donc, monsieur Caluwé, que cette lettre ne comprend rien d'autre que ce qu'elle comprend. Vous avez pu la lire et entendre mes explications. Elle ne contient ni plus ni moins qu'une possibilité d'intervenir juridiquement en cas de recours sur les questions du pré- et du cofinancement, recours qui sont donc impossibles puisque les seules qui auraient intérêt à la cause sont précisément les Régions et elles ont marqué leur accord.

**M. Ludwig Caluwé (CD&V).** – Si la Région flamande finance des expropriations pour installer des voies, le propriétaire aura intérêt à faire arrêter les travaux.

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – Ce qui est important, monsieur Caluwé, c'est de mettre en œuvre dès maintenant ce plan d'investissements et cette réforme. Vous vous plaignez du temps perdu ; c'est maintenant qu'il faut le mettre à profit.

**M. René Thissen (PSC).** – C'est une façon de ne plus répondre aux questions. Nous sommes tout à fait d'accord

*argument niet misbruiken om elke discussie uit de weg te gaan.*

**Mevrouw Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *De gewestparlementen, de Kamer en de Senaat hebben voldoende tijd gehad om dit alles te bespreken.*

**De heer René Thissen (PSC)**. – *Juist, maar we stellen vandaag vast dat de eerste minister verbintenissen heeft aangegaan die de minister in moeilijkheden brengen. Als de minister beweert dat alleen de gewesten betrokken partij zijn, dan vergist ze zich of tracht de mensen om de tuin te leiden. Talrijke personen zijn betrokken partij en kunnen een beroep instellen voor het Arbitragehof. De minister voert een extreme juridische onzekerheid in. Ze handelt in het luchtledige en lijkt geen rekening te houden met de buitenwereld. Misschien heeft ze geen solide argumenten... De verbintenissen van de eerste minister hebben een politieke draagwijdte. Bij volgende regeringsonderhandelingen zullen we in een nieuwe discussie terecht komen die zal leiden tot de regionalisering die alle Vlaamse partijen en ook uw vrienden...*

**Mevrouw Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Ik hoop dat er dan anderen, samen met mij, de belangen van een sterke, niet opgesplitste, concurrentiële spoorweg zullen verdedigen en dat we ons niet alleen met institutionele en juridische spitsvondigheden zullen bezig houden.*

**De heer René Thissen (PSC)**. – *Als de minister de federale spoorwegen verdedigt zoals ze andere dossiers tijdens deze regeerperiode heeft verdedigd, zijn we slecht vertrokken en zullen we niet op de groenen moeten rekenen.*

**Mevrouw Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Ik moet voortbouwen op een zeer slechte erfenis, een situatie waartoe ook uw partij heeft bijgedragen, mijnheer Thissen.*

**De heer Jean-François Istasse (PS)**. – *Ik steun de minister. Voor de socialistische fractie kan er in geen geval sprake van zijn de brief van de eerste minister te interpreteren als een aanzet tot een wijziging van de wetgeving, ook niet van de bijzondere wet, waardoor het federale karakter van de overheidsonderneming die de NMBS is, op de helling zou worden gezet.*

**De heer Patrik Vankrunkelsven (VU-ID)**. – *Ik heb geen duidelijk antwoord gekregen op mijn vraag over de brief van de premier en het engagement van de andere partijen. Kan de minister bevestigen dat deze brief inhoudt dat de meerderheidspartijen beloven dat de gewestregeringen geen bezwaren zullen aantekenen tegen investeringsdossiers van het andere gewest?*

**Mevrouw Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Wat wij wensen – en dat is de*

*qu'un plan était indispensable ; il devrait déjà être en place depuis un certain temps, mais n'utilisez pas cet argument pour couper court à toute discussion.*

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Il me semble que l'on a pris suffisamment de temps pour en discuter, y compris dans les parlements régionaux, à la Chambre, au Sénat etc.*

**M. René Thissen (PSC)**. – *Oui, mais nous constatons aujourd'hui que le premier ministre a pris des engagements qui vous mettent en grande difficulté, ce que je peux comprendre. Et quand vous nous dites que seules les Régions sont parties à la cause, je vous réponds que soit vous vous trompez soit vous essayez de tromper les gens. De très nombreuses personnes seront parties à la cause et pourront introduire un recours devant la Cour d'Arbitrage. Ce que vous êtes en train de mettre en place est soumis à une insécurité juridique extrême. Vous agissez comme si nous étions dans une bulle de verre, isolés du monde extérieur. Mais peut-être n'avez-vous pas de réponses solides à nous opposer... Les engagements pris par le premier ministre ne sont pas limités ; ils ont un caractère politique. Il apparaît clairement que, dans un avenir très proche, notamment lors d'une prochaine négociation gouvernementale, nous entrerons dans une nouvelle discussion qui ira vers la régionalisation que les partis politiques flamands unanimes, y compris vos amis...*

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *J'espère, monsieur Thissen, que d'autres seront là, comme moi, pour défendre l'intérêt d'un rail solide, exposé à la concurrence et fortifié, et dont le morcellement n'aurait aucun sens. J'espère que nous serons quelques-uns à parler du rail et pas seulement d'arguties institutionnelles et juridiques.*

**M. René Thissen (PSC)**. – *Si vous défendez le rail et son caractère fédéral, comme vous avez défendu d'autres dossiers au cours de cette législature, je puis vous dire que nous sommes extrêmement mal partis et que nous ne pourrions guère compter sur les écologistes pour y arriver.*

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Et moi, je puis vous dire que la situation dont j'hérite était extrêmement mal partie, pour des raisons antérieures auxquelles votre parti n'est pas totalement étranger.*

**M. Jean-François Istasse (PS)**. – *Je soutiens la déclaration que vient de faire la ministre. Pour le groupe socialiste, il ne peut être question, en aucune façon, d'interpréter la lettre du premier ministre comme une porte ouverte à un changement de législation, y compris la loi spéciale, qui remettrait en cause le caractère fédéral de l'entreprise publique qu'est la SNCB. Il faut être extrêmement clair à ce sujet.*

**M. Patrik Vankrunkelsven (VU-ID)**. – *Je n'ai pas reçu de réponse claire à ma question sur la lettre du premier ministre et l'engagement des autres partis. La ministre peut-elle confirmer que cette lettre implique la promesse des partis de la majorité que les gouvernements régionaux ne s'opposeront pas aux dossiers d'investissement de l'autre Région ?*

**Mme Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Ce que nous souhaitons – et*

*betekenis van de brief die de eerste minister, met de steun van de regering en dus van de meerderheidspartijen, aan het Vlaamse Gewest richtte – is de uitvoering van het investeringsplan, met de mogelijkheid een beroep te kunnen doen op juridische instrumenten als problemen zouden rijzen, wat overigens weinig waarschijnlijk is. Er is geen sprake van de uitvoering te verhinderen van het plan dat iedereen nodig heeft, ook de drie gewesten. De federale regering staat borg voor de uitvoering van het plan. Daarover gaat het en alleen daarover.*

**De heer René Thissen (PSC).** – *We zullen het wel nooit eens geraken. Ik noteer dat vertegenwoordigers van regeringspartijen er zich toe verbinden niets te zullen aanvaarden wat in de richting van een regionalisering van het spoor zou kunnen gaan. We zullen zien bij nieuwe onderhandelingen. We herinneren ons nog dat er vóór de jongste verkiezingen ook geen toegevingen zouden worden gedaan. We zien nu wat het resultaat is. Nooit eerder werd zoveel geregionaliseerd als tijdens deze regeerperiode. Dat belooft niet veel goeds voor de toekomst, temeer daar de eerste minister een grote stap naar nog meer regionalisering en naar nog meer middelen voor het spoor in Vlaanderen heeft gezet.*

**Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.** – *Wellicht zou u de Gemeenschappen liever zien verdwijnen.*

**De heer René Thissen (PSC).** – *Geenszins.*

**De heer Ludwig Caluwé (CD&V).** – *Het blijkt dat de brief van de eerste minister, waarvan de inhoud al niet veel voorstelt, in feite helemaal waardeloos is.*

*Ik begrijp niet dat de partij van de heer Vankrunkelsven dit akkoord mee heeft goedgekeurd in het Vlaams Parlement.*

**De heer Patrik Vankrunkelsven (VU-ID).** – *We zullen de volgende jaren evalueren of dankzij dit akkoord in Vlaanderen bepaalde werken eindelijk zullen worden uitgevoerd. Het samenwerkingsakkoord maakt dit mogelijk. Er zijn juridische twistpunten, maar enkel op het terrein zelf kan worden beoordeeld of de regeringspartijen er werk van zullen maken. Ik heb ook enige twijfel, maar over twee jaar zullen we zien of er in Zaventem en Antwerpen werken zullen worden uitgevoerd.*

**De heer Ludwig Caluwé (CD&V).** – *De enige spoorwerken die momenteel worden uitgevoerd zijn degene waarover werd beslist in de vorige regeerperiode.*

– **De algemene bespreking is gesloten.**

**De voorzitter.** – *We zetten onze werkzaamheden voort vanmiddag om 15 uur.*

*(De vergadering wordt gesloten om 13.25 uur.)*

## Berichten van verhindering

Afwezig met bericht van verhindering: mevrouw Thijs, om

tel est le sens de la lettre adressée à la Région flamande par le premier ministre, soutenu par le gouvernement et donc par les partenaires de la majorité – c'est permettre à tout prix l'exécution de ce plan d'investissement, avec la possibilité d'avoir recours à des instruments juridiques au cas où des problèmes se poseraient, ce qui me paraît peu probable. Il est hors de question d'empêcher l'exécution de ce plan dont tout le monde a besoin, dont les trois régions ont besoin. Aussi, le fédéral doit être le garant de l'exécution de ce plan. Il s'agit de cela et seulement de cela. Je pense avoir été claire à cet égard.

**M. René Thissen (PSC).** – *Il est évident que nous ne tomberons pas d'accord et que les interprétations resteront très différentes. J'enregistre une fois de plus les déclarations de représentants de partis de la majorité qui s'engagent à ne rien accepter qui irait dans le sens d'une régionalisation du chemin de fer. Nous verrons ce qu'il en sera au moment où les négociations seront entreprises. Nous nous souvenons de ce qui s'est passé avant les dernières élections, lorsqu'il s'agissait de ne rien concéder au niveau de la régionalisation. Nous voyons le résultat aujourd'hui. Jamais nous n'avions connu une avancée régionaliste aussi importante que sous cette législature. Cela n'augure rien de bon pour l'avenir, d'autant plus qu'à l'évidence, même si la ministre refuse de le reconnaître, le premier ministre a fait un pas énorme vers davantage de régionalisation et davantage de moyens pour la Flandre en ce qui concerne les chemins de fer.*

**Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.** – *Sans doute préféreriez-vous voir mourir la Communauté française et les communautés en général...*

**M. René Thissen (PSC).** – *Aucunement.*

**M. Ludwig Caluwé (CD&V).** – *Il apparaît que la lettre du premier ministre, dont le contenu ne représente déjà pas grand-chose, n'a en fait aucune valeur.*

*Je ne comprends pas que le parti de M. Vankrunkelsven ait approuvé cet accord au Parlement flamand.*

**M. Patrik Vankrunkelsven (VU-ID).** – *Nous verrons dans le courant des années à venir si l'accord aura permis d'effectuer enfin certains travaux en Flandre. Il y a certes des points juridiquement litigieux, mais c'est seulement sur le terrain que nous pourrions juger si les partis de la majorité auront tenu leurs promesses. J'ai quelques doutes mais nous verrons dans deux ans si des travaux sont en cours à Zaventem et à Anvers.*

**M. Ludwig Caluwé (CD&V).** – *Les seuls travaux actuellement en cours sont ceux qui ont été décidés lors de la précédente législature.*

– **La discussion générale est close.**

**Mme la présidente.** – *Nous poursuivrons nos travaux cet après-midi à 15 h.*

*(La séance est levée à 13 h 25.)*

## Excusés

Mme Thijs, pour raisons de santé, M. Colla, à l'étranger, ainsi

gezondheidsredenen, de heer Colla, in het buitenland, en de heren Geens en Vandenbroeke, wegens andere plichten.

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

que MM. Geens et Vandenbroeke, pour d'autres devoirs, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

– **Pris pour information.**