

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2013-2014

3 AVRIL 2014

Projet de loi portant confirmation des arrêtés royaux pris en application de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES
PAR
M. SCHOUPPE

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2013-2014

3 APRIL 2014

Wetsontwerp tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten genomen met toepassing van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **SCHOUPPE**

Composition de la commission/Samenstelling van de commissie :

Présidente/Voorzitster : Fauzaya Talhaoui.

Membres/Leden :

N-VA	Frank Boogaerts, Patrick De Groote, Lieve Maes, Sabine Vermeulen.
PS	Marie Arena, Ahmed Laaouej, Louis Siquet.
MR	François Bellot, Richard Miller.
CD&V	Wouter Beke, Etienne Schouppe.
sp.a	Leona Detiège, Fauzaya Talhaoui.
Open Vld	Rik Daems.
Vlaams Belang	Anke Van dermeersch.
Écolo	Jacky Morael.
cdH	Bertin Mampaka Mankamba.

Suppléants/Plaatsvervangers :

Bart De Nijn, Inge Faes, Lies Jans, Helga Stevens, Karl Vanlouwe.
Paul Magnette, Philippe Mahoux, Fabienne Winckel, Olga Zrihen.
Christine Defraigne, Gérard Deprez, Dominique Tilmans.
Dirk Claes, Cindy Franssen, Johan Verstreken.
Dalila Douifi, Fatma Pehlivan, Guy Swennen.
Jean-Jacques De Gucht, Yoeri Vastersavendts.
Yves Buysse, Filip Dewinter.
Benoit Hellings, Cécile Thibaut.
Francis Delpérée, Vanessa Matz.

Voir :

Documents du Sénat :

5-2822 - 2013/2014 :

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.

Zie :

Stukken van de Senaat :

5-2822 - 2013/2014 :

Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

I. INTRODUCTION

Le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport relève de la procédure bicamérale facultative et a été déposé initialement à la Chambre des représentants par le gouvernement le 12 mars 2014 (doc. Chambre, n° 53-3441/1).

Il a été adopté par la Chambre des représentants le 27 mars 2014, par 79 voix contre 43.

Il a été transmis le 27 mars 2014 au Sénat, qui l'a évoqué le lendemain.

La commission a examiné le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport lors de ses réunions des 1^{er} et 3 avril 2014.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. JEAN-PASCAL LABILLE, MINISTRE DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, CHARGÉ DES GRANDES VILLES

Pour atteindre les objectifs en matière d'amélioration de la qualité du service aux voyageurs, de la sécurité du rail belge, de l'efficacité opérationnelle et de la situation financière du groupe SNCB, l'accord de gouvernement prévoyait une réforme des structures et une simplification organisationnelle du groupe SNCB.

La réforme s'articule autour d'une entreprise ferroviaire et d'un gestionnaire d'infrastructure qui seront amenés à travailler ensemble afin de remplir la première mission de service public qui est d'assurer un transport intérieur de voyageurs ponctuel et de qualité, dans de bonnes conditions de sécurité.

Ces deux sociétés gèreront ensemble une filiale commune, HR Rail, société anonyme de droit public qui sera l'employeur unique du personnel.

La loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges a habilité le Roi à prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'exécuter les grands principes de la réforme du rail belge qu'elle a fixés.

Le ministre ne reviendra pas sur les grands principes exposés dans la loi du 30 août 2013 et qui ont déjà été débattus au sein de cette commission; il se concentrera sur les éléments qui ont été concrétisés dans les arrêtés royaux qu'il revient à la commission de confirmer.

I. INLEIDING

Dit optioneel bicameraal wetsontwerp werd in de Kamer van volksvertegenwoordigers oorspronkelijk ingediend als een wetsontwerp van de regering op 12 maart 2014 (stuk Kamer, nr. 53-3441/1).

Het werd op 27 maart 2014 aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers, met 79 tegen 43 stemmen.

Het ontwerp werd op 27 maart 2014 overgezonden aan de Senaat en de volgende dag geëvoceerd.

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 1 en 3 april 2014.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER JEAN-PASCAL LABILLE, MINISTER VAN OVERHEIDSBEDRIJVEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, BELAST MET GROTE STEDEN

Om de doelstellingen te bereiken die bestaan uit de verbetering van de dienstverlening aan de reizigers, de veiligheid van het Belgische spoor, de operationele efficiëntie en de financiële situatie van de NMBS-Groep, voorzag het regeerakkoord een structurele hervorming en een organisationele vereenvoudiging van de NMBS-Groep.

De hervorming concentreert zich rond een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder die samen zullen moeten werken om de eerste opdracht van openbare dienstverlening te vervullen, met name te voorzien in een stipt en veilig binnenlands reizigersvervoer.

Deze twee ondernemingen zullen samen een gemeenschappelijke dochteronderneming beheren, HR Rail, een naamloze vennootschap van publiek recht die als enige werkgever van het personeel zal optreden.

De wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen heeft de Koning gemachtigd om alle nodige maatregelen te nemen tot uitvoering van de vooropgestelde grote principes van de hervorming van het Belgische spoor.

De minister zal niet terugkomen op de grote principes die in de wet van 30 augustus 2013 werden uiteengezet en die reeds binnen deze commissie werden besproken, en zich concentreren op de elementen die concreet werden uitgewerkt in de koninklijke besluiten die het u toekomt te bekrachtigen.

Six arrêtés royaux ont été adoptés. Ils peuvent être regroupés en trois volets :

— les arrêtés qui ont autorisé la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB à initier et à réaliser les opérations de structure nécessaires par lesquelles il ne reste que deux entreprises publiques autonomes et qui ont adapté le cadre normatif et le statut organique des entités concernées à cette nouvelle structure et aux nouvelles activités de ces entités;

— l'arrêté qui a procédé à la création et à la fixation du statut de HR Rail, société anonyme de droit public, le nouvel employeur de l'ensemble du personnel mis à disposition d'Infrabel et de la nouvelle SNCB;

— les arrêtés qui ont apporté des modifications à la réglementation ferroviaire.

L'article 2 du projet de loi vise à confirmer les différents arrêtés.

Le 1 vise à confirmer l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB.

Cet arrêté autorise les sociétés à procéder aux opérations du droit des sociétés permettant d'aboutir au nouveau modèle envisagé.

Il s'agit principalement des opérations suivantes :

— la fusion par absorption de la SNCB par la SNCB Holding, qui est devenue la nouvelle entreprise ferroviaire et a adopté la dénomination de « SNCB »;

— le transfert, au moyen d'une scission partielle, de certains actifs et passifs de la SNCB Holding vers Infrabel (en ce compris le transfert de l'unité opérationnelle « ICTRA ») et le découplage de la participation de la SNCB Holding dans Infrabel;

— le transfert par Infrabel à l'entreprise ferroviaire des actifs et passifs attachés aux activités qui relèvent de la nouvelle SNCB;

— l'apport des actifs et passifs de l'activité opérationnelle actuelle « *human resources* » de la SNCB Holding à HR Rail.

L'arrêté royal organise aussi le partage de la dette financière de la SNCB Holding entre Infrabel et la nouvelle SNCB, en tenant compte des besoins pour leur viabilité économique et financière, mais aussi d'autres paramètres tels que la réglementation européenne applicable et la neutralité de l'impact sur la dette publique. La répartition de la dette a fait l'objet de discussions approfondies au sein du groupe SNCB

Zes koninklijke besluiten werden aangenomen. Ze kunnen worden gegroepeerd in drie luiken :

— de besluiten die het voor NMBS Holding, Infrabel en de NMBS mogelijk hebben gemaakt om de vereiste structuuroperaties te initiëren en door te voeren, waardoor slechts twee autonome overheids-bedrijven overblijven en die het normatief kader en organiek statuut van de betrokken entiteiten aanpassen aan de nieuwe structuur en de nieuwe activiteiten van deze entiteiten;

— het besluit op grond waarvan HR Rail, naamloze vennootschap van publiek recht, de nieuwe werkgever van al het personeel dat ter beschikking gesteld wordt aan Infrabel en de (nieuwe) NMBS, wordt tot stand gebracht en haar organiek statuut wordt vastgesteld;

— de besluiten die wijzigingen aan de spoorwegreglementering hebben aangebracht.

Artikel 2 van het wetsontwerp beoogt de bekrachtiging van de verschillende besluiten.

Punt 1 strekt ertoe om het koninklijk besluit van 7 november 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS te bekrachtigen.

Dit besluit maakt het voor de betrokken vennootschappen mogelijk om de vennootschapsrechtelijke operaties door te voeren die hen in staat stellen om de vooropgestelde nieuwe structuur tot stand te brengen.

Het gaat voornamelijk om volgende operaties :

— de fusie door overneming van NMBS door NMBS Holding, die de nieuwe spoorwegonderneming is geworden en de benaming « NMBS » heeft aangenomen;

— de overdracht, via de techniek van de partiële splitsing, van bepaalde activa en passiva van NMBS Holding aan Infrabel (met inbegrip van de bedrijfsactiviteit « ICTRA ») en de ontkoppeling van de participatie van NMBS Holding in Infrabel;

— de overdracht door Infrabel aan de spoorwegonderneming van de activa en passiva verbonden aan de activiteiten van de (nieuwe) NMBS;

— de inbreng van de activa en passiva van de bedrijfsactiviteit « *human resources* » van NMBS Holding in HR Rail.

Het koninklijk besluit organiseert ook de verdeling van de financiële schuld van NMBS Holding tussen Infrabel en de nieuwe NMBS, rekening houdend met de noden van hun financieel-economische leefbaarheid, maar ook met andere parameters, zoals de toepasselijke Europese regelgeving, en de neutraliteit van de weerslag op de overheidsschuld. De verdeling van de schuld heeft het voorwerp uitgemaakt van

qui ont abouti à l'accord sur la répartition de la dette reprise à l'article 5, § 1^{er}, 4^o de l'arrêté. Ainsi Infrabel a pris à sa charge l'ensemble des dettes qui lui étaient directement attribuables ainsi que 45 % des dettes non directement attribuables à une des trois entités du groupe.

Ces aspects de la réforme concernent des opérations auxquelles certains délais étaient attachés, entre les sociétés et à l'égard de tiers intéressés. Celles-ci ont dès lors été isolées dans ce premier arrêté pour permettre aux sociétés de prendre les actes nécessaires à l'entrée en vigueur de la réforme au 1^{er} janvier 2014.

L'article 2, 2^o du projet de loi a pour objet de confirmer l'arrêté royal du 11 décembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB.

Cet arrêté entend assurer que le statut organique d'Infrabel et de la nouvelle SNCB ainsi que les autres dispositions légales et réglementaires qui leur sont applicables soient alignés sur la nouvelle structure, composée de deux entreprises publiques autonomes, la SNCB et Infrabel, et sur les nouvelles activités des deux entreprises publiques. Les principales modifications concernent la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

L'arrêté royal reprend l'objet social et les missions de service public des deux nouvelles entités, tels qu'énoncés dans la loi d'habilitation. Il précise, en outre, le contenu de la mission de service public relative à la sécurité et vise à garantir que la sécurité dans le domaine des chemins de fer continue à être exercée par les agents de la nouvelle SNCB selon une approche globale, et cela également sur l'infrastructure ferroviaire gérée par Infrabel.

Il crée, par ailleurs, différentes servitudes afin d'assurer tant à Infrabel qu'à la SNCB la continuité de leurs activités opérationnelles. Ainsi, Infrabel disposera d'une servitude dans les gares appartenant à la (nouvelle) SNCB pour faire passer tous les câbles, notamment ceux liés à la haute tension et à la signalisation, tandis que la SNCB disposera d'une servitude sur certains éléments d'infrastructure, comme les quais ou les couloirs sous voies et cela afin de lui permettre d'exercer sa mission d'accueil aux voyageurs.

Des dispositions sont également prévues pour assurer une bonne coordination des investissements dans le cadre de l'élaboration des plans pluriannuels d'investissement et pour garantir une bonne collaboration pour les aspects opérationnels du transport

uitebreide besprekingen binnen de NMBS groep die geleid hebben tot het akkoord over de verdeling vermeld in artikel 5, § 1, 4^o van het besluit. Zo heeft Infrabel het geheel van de schulden op zich genomen die haar onmiddellijk toerekenbaar waren alsook 45 % van de schulden die niet onmiddellijk toerekenbaar waren aan een van de drie entiteiten van de groep.

Deze aspecten van de hervorming betreffen verichtingen waaraan, binnen de vennootschappen en ten aanzien van derde belanghebbenden, zekere doorlooptijden verbonden waren. Die werden daarom in dit eerste besluit afgezonderd om de vennootschappen de mogelijkheid te bieden de noodzakelijke aktes te nemen voor de inwerkingtreding van de hervorming op 1 januari 2014.

Artikel 2, 2^o van het wetsontwerp beoogt het koninklijk besluit van 11 december 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS te bekrachtigen.

Dit besluit strekt ertoe te verzekeren dat het organiek statuut van Infrabel en van de (nieuwe) NMBS, en de overige wettelijke en reglementaire bepalingen die op hen van toepassing zijn worden afgestemd op de nieuwe structuur met twee autonome overheidsbedrijven, de NMBS en Infrabel en met de nieuwe activiteiten van de twee overheidsbedrijven. De belangrijkste wijzigingen betreffen de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het koninklijk besluit herneemt het maatschappelijke doel en de opdrachten van openbare dienst van de twee nieuwe entiteiten zoals vermeld in de machtigingswet. Het verduidelijkt bovendien de opdracht van openbare dienst betreffende de veiligheid en beoogt te verzekeren dat de veiligheid in het domein van de spoorwegen volgens één globale benadering nog altijd kan worden uitgeoefend door de agenten van de (nieuwe) NMBS, ook op de spoorweginfrastructuur die wordt beheerd door Infrabel.

Het voorziet in bovendien verschillende erfdiensbaarheden die zowel aan Infrabel als aan de NMBS de continuïteit van hun operationele activiteiten zal waarborgen. Zo zal Infrabel over de erfdiensbaarheid beschikken om in de stations die het eigendom zijn van de (nieuwe) NMBS al haar kabels te laten lopen, met name de hoogspanningskabels en de kabels die verbonden zijn met de signalisatie, terwijl de NMBS zal beschikken over een erfdiensbaarheid op bepaalde infrastructuurelementen zoals de perrons of de doorgangen onder de sporen, met als doel de uitvoering van haar onthaalopdracht van de reizigers.

Er zijn ook bepalingen voorzien voor het waarborgen van een goede coördinatie van de investeringen in het kader van de uitwerking van de meerjareninvesteringsplannen en om een goede samenwerking te waarborgen voor de operationele

intérieur de voyageurs, par le biais de la convention de transport.

Enfin, des dispositions sont prises afin de permettre la représentation des Régions au sein des conseils d'administration de la nouvelle SNCB et d'Infrabel.

Ce dispositif doit être complété par un arrêté royal pris de l'accord des Régions afin de pouvoir procéder aux désignations effectives et d'exécuter ainsi un élément de la réforme institutionnelle.

Le deuxième volet des arrêtés à confirmer porte sur le personnel des Chemins de fer belges et la création de la SA de droit public HR Rail.

L'article 2, 3°, du projet de loi vise ainsi à confirmer l'arrêté royal du 11 décembre 2013 relatif au personnel des Chemins de fer belges.

Cet arrêté règle :

- la création et le statut organique de HR Rail;
- le transfert du personnel de la SNCB Holding à HR Rail;
- et les règles de base relatives au personnel (la mise à disposition du personnel par HR Rail, le statut du personnel, le statut syndical, les affaires du personnel et le dialogue social).

Cet arrêté royal garantit l'unicité du statut du personnel des chemins de fer qui relève de la Commission paritaire nationale. HR Rail est l'employeur unique de l'ensemble du personnel et la SNCB et Infrabel sont tenues de faire exclusivement appel à HR Rail pour la sélection, le recrutement et la mise à disposition du personnel. Cet arrêté organise également la répartition des compétences RH entre les sociétés et aligne les organes de négociation et de concertation sociale sur la nouvelle structure. Les Chemins de fer auront également la faculté de faire appel au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale en vue de prévenir et d'assurer une mission de conciliation en cas de conflits sociaux.

Le dernier volet des arrêtés à confirmer porte sur trois arrêtés. Ces textes sont repris à l'article 2, 4° à 6°, du projet de loi.

Le premier arrêté à confirmer est l'arrêté royal du 21 décembre 2013 modifiant le Code ferroviaire, en vue de l'extension des compétences de l'organe de contrôle, notamment en termes de contrôle de la convention de transport.

aspecten van het binnenlandse reizigersvervoer, door middel van de vervoersovereenkomst.

Tot slot worden bepalingen voorzien om de vertegenwoordiging van de gewesten binnen de raden van bestuur van de nieuwe NMBS en Infrabel mogelijk te maken.

Dit dispositief dient aangevuld te worden met een koninklijk besluit genomen na akkoord met de gewesten om te kunnen overgaan tot de effectieve benoemingen en zo een element van de institutionele hervorming te kunnen uitvoeren.

Het tweede luik van de besluiten die bekrachtigd moeten worden betreft het personeel van de Belgische Spoorwegen en de oprichting van de NV van publiek recht HR Rail.

Artikel 2, 3° van het wetsontwerp beoogt derhalve het koninklijk besluit van 11 december 2013 houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen.

Dit besluit regelt :

- de totstandbrenging en het organiek statuut van HR Rail;
- de overdracht van het personeel door de NMBS Holding aan HR Rail;
- en de basisregels betreffende het personeel (zoals de terbeschikkingstelling van het personeel door HR Rail, het personeelsstatuut, het syndicaal statuut, de personeelsaangelegenheden en de sociale dialoog).

Dit besluit verzekert de uniciteit van het statuut van het personeel van de spoorwegen dat tot de bevoegdheid van de Nationale Paritaire Commissie behoort. HR Rail is de enige werkgever van het personeel en NMBS en Infrabel moeten uitsluitend een beroep doen op HR Rail voor de selectie, de aanwerving en de terbeschikkingstelling van het personeel. Dit besluit organiseert ook de verdeling van HR-bevoegdheden tussen de vennootschappen en brengt de onderhandelings- en overlegorganen in lijn met de nieuwe structuur. De Spoorwegen zullen eveneens de mogelijkheid hebben om beroep te doen op de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg voor het voorkomen van sociale conflicten en het vervullen van een verzoeningsopdracht.

Het laatste luik van de besluiten die bekrachtigd moeten worden betreft drie besluiten. Deze teksten zijn opgenomen in artikel 2, 4° tot 6° van het wetsontwerp.

Het eerste besluit dat bekrachtigd dient te worden is het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot wijziging van de Spoorcodex, met het oog op de uitbreiding van de bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan, met name in termen van de toezicht op de vervoersovereenkomst.

L'organe de contrôle sera également compétent pour garantir l'accès non discriminatoire aux installations de service gérées par l'entreprise ferroviaire et pour s'assurer que la servitude dont bénéficie la SNCB sur certains éléments de l'infrastructure ferroviaire ne porte pas atteinte à ce droit d'accès non discriminatoire.

Le deuxième arrêté à confirmer est l'arrêté royal du 21 décembre 2013 modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires. Cet arrêté édicte, d'une part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'accès aux gares, aux points d'arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie ainsi que les règles relatives à l'accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs, comme les afficheurs de quai et la sonorisation.

Le dernier texte à confirmer est l'arrêté royal du 21 décembre 2013 modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne l'accès au trafic control et aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure. Cet arrêté permet à toutes les entreprises ferroviaires de disposer d'un personnel de sécurité qualifié dans le trafic control et les principales cabines de signalisation d'Infrabel afin de proposer au gestionnaire d'infrastructure un ordre de priorité pour leurs propres trains en cas de perturbations.

III. DISCUSSION

Mme Maes déclare se rallier aux observations formulées par M. Vandeput au sein de la commission compétente de la Chambre (voir doc. Chambre, n° 53 3441/2, pp. 7 et suiv.). La critique émise par Mme Maes porte sur les trois points suivants :

1° la création de HR Rail n'a pas été une réussite; il aurait été préférable qu'Infrabel et la SNCB gèrent toutes deux elles-mêmes la politique de leur personnel, avec les garanties offertes par la conclusion de CCT;

2° le fait que la SNCB reste en partie responsable de l'infrastructure n'est pas une bonne chose : la gestion mixte de l'infrastructure nuit à une gestion efficace;

3° avec le projet de loi à l'examen, le ministre a manqué une occasion de préparer administrativement la libéralisation du marché du transport des voyageurs; cela aurait pourtant pu contribuer à améliorer la qualité du service.

M. Schouppe rappelle que le projet de loi à l'examen a pour but de confirmer une série d'arrêtés royaux déjà appliqués.

Het toezichthoudende orgaan zal ook bevoegd zijn voor de niet-discriminerende toegang tot de dienstvoorzieningen die beheerd worden door de spoorwegonderneming en om zich ervan te verzekeren dat de erfdienstbaarheid waar de NMBS op bepaalde elementen van de spoorinfrastructuur geen afbreuk doet aan dit recht van niet-discriminerende toegang.

Het tweede besluit dat bekrachtigd dient te worden is het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot wijziging van de Spoorcodex wat betreft de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd. Dit besluit vaardigt enerzijds de regels uit die aan de spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang verlenen tot de stations, de onbemande stopplaatsen en passende locaties in de stations voor diensten in verband met kaartverkoop, evenals de regels betreffende de toegang tot de vaste installaties voor communicatie met de reizigers, zoals perronschermen en de geluidsinstallaties.

De laatste tekst die bekrachtigd dient te worden is het koninklijk besluit tot wijziging van de Spoorcodex wat betreft toegang tot traffic control en tot seinposten van de infrastructuurbeheerder. Dit besluit maakt het voor alle spoorwegondernemingen mogelijk om over veiligheidspersoneel te beschikken dat gekwalificeerd is in traffic control en de voornaamste seinposten van Infrabel om de infrastructuurbeheerder een prioriteitsvolgorde voor te stellen aangaande hun eigen treinen in geval van verstoring.

III. BESPREKING

Mevrouw Maes verklaart zich aan te sluiten bij de in de bevoegde Kamercommissie geformuleerde opmerkingen van Kamerlid Vandeput (zie stuk Kamer, nr. 53-3441/2, blz. 7 e.v.). De kritiek van mevrouw Maes betreft drie punten :

1° de oprichting van HR Rail is geen geslaagde operatie gebleken; het ware verkieslijk dat zowel Infrabel als de NMBS zelf hun personeelsbeleid zouden voeren, en dit onder garanties van cao's;

2° het feit dat NMBS mee verantwoordelijk blijft voor infrastructuur is geen goede zaak : het gemengde beheer van infrastructuur gaat ten koste van bestuurlijke efficiëntie;

3° met het voorliggende wetsontwerp heeft de minister de kans gemist om bestuurlijke voorbereiding te treffen op het vrijmaken van de markt van het personenvervoer; dit had nochtans kunnen leiden tot een verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening.

De heer Schouppe herinnert eraan dat het voorliggende wetsontwerp tot doel heeft een reeks reeds toegepaste koninklijke besluiten te bekrachtigen.

Sur le fond, M. Schouppe est d'avis que la nouvelle structure constitue d'ores et déjà une avancée par rapport à l'ancienne structure à trois entités. Dans le passé, la collaboration entre les structures n'a pas été bonne. On a récemment compris pourquoi. Des responsables qui expliquent *a posteriori* comment les chemins de fer auraient dû être gérés, cela ne sert à rien. Les structures, on peut en user et en abuser. Ce qui compte, c'est le résultat, tant pour les usagers que pour les responsables politiques et le contribuable. L'intervenant espère que les nouveaux responsables sauront tirer les leçons du passé : la structure tricéphale a été une bévue monumentale. Le plus important est d'optimiser la relation entre le gestionnaire de l'infrastructure et son principal client, la SNCB. Il ne faut pas oublier que les autorités belges investissent des sommes considérables dans ces chemins de fer, tant au niveau de l'infrastructures que de l'exploitation. Les arrêtés royaux à confirmer doivent contribuer à cette optimisation.

Réagissant à l'intervention de Mme Maes, M. Schouppe considère comme un élément positif la création de HR Rail. Pas tant pour des raisons économiques, mais surtout parce que c'est la meilleure garantie d'une bonne collaboration entre la SNCB et Infrabel. Aujourd'hui, tous les cheminots n'ont plus qu'un seul employeur et sont collègues. Ce changement doit contribuer à améliorer la coopération. HR Rail doit ici jouer un rôle de passerelle. Pour l'intervenant, cette formule n'est pas la meilleure que l'on puisse concevoir, mais c'est sans doute le meilleur compromis possible, et elle représente en tout cas une amélioration par rapport au passé.

M. Bellot rappelle qu'à la Chambre, la commission « Buizingen » avait identifié différents écueils, imputables en grande partie à une dispersion des responsabilités, notamment en matière de politique du personnel. L'intervenant illustre ensuite son propos à l'appui de quelques exemples.

M. Bellot souligne par ailleurs que l'Europe connaît deux modèles d'exploitation des chemins de fer : le modèle unitaire, qui s'inspire de l'exemple allemand, et le modèle à deux entités, qui sépare les volets infrastructure et exploitation. La Commission européenne a une préférence marquée pour le modèle à deux entités. Pour que les chemins de fer belges fonctionnent bien, trois conditions essentielles doivent être remplies :

1° l'exploitant et le gestionnaire de l'infrastructure doivent tendre ensemble vers les mêmes objectifs en termes de services;

2° il est absolument indispensable de simplifier l'organisation structurelle, mais c'est loin d'être une

Wat de inhoud betreft, is de heer Schouppe van oordeel dat de nieuwe structuur reeds een vooruitgang betekent ten opzichte van de driedelige structuur van het verleden. In het verleden was de samenwerking tussen de structuren niet goed. Recent werd duidelijk waarom. Verantwoordelijken die *a posteriori* verklaren hoe de Spoorwegen dan wel hadden moeten worden gerund, daar heeft niemand iets aan. Structuren kunnen gebruikt en misbruikt worden. Het is het resultaat dat telt, zowel naar de gebruikers als naar de politiek verantwoordelijken en de belastingbetaler toe. Spreker hoopt dat de nieuwe verantwoordelijken de gepaste lessen zullen trekken naar de toekomst toe : de driedelige structuur was een miskleun. Het gaat vooral om het optimaliseren van de relatie tussen de infrastructuurbeheerder en zijn belangrijkste klant de NMBS. Daarbij mag men niet vergeten dat het Belgische overheidshuishouden aanzienlijke bedragen investeert in deze spoorwegen, zowel in de infrastructuur als in de exploitatie. De te bekrachtigen koninklijke besluiten moeten tot deze optimalisatie bijdragen.

Bij wijze van repliek op de tussenkomst van mevrouw Maes, benadrukt de heer Schouppe dat hij de creatie van HR Rail als een positieve zaak beschouwt. Niet zozeer omwille van bedrijfseconomische omstandigheden maar omwille van het feit dat dit de beste waarborg is voor een goede samenwerking tussen NMBS en Infrabel. Alle spoormedewerkers hebben nu één werkgever en zijn collega's van elkaar. Dit moet bijdragen tot een vlottere samenwerking. HR Rail heeft hierbij een brugfunctie. Deze formule is voor spreker niet de best denkbare, maar misschien wel de best haalbare en betekent in elk geval een verbetering ten opzichte van het verleden.

De heer Bellot herinnert eraan dat de Kamercommissie « Buizingen » een aantal problemen had geïdentificeerd, die in grote mate te wijten waren aan een versnippering van de verantwoordelijkheden, onder meer wat het personeelsbeleid betreft. Spreker geeft hiervan vervolgens een aantal voorbeelden ter illustratie.

Voorts wijst de heer Bellot erop dat er in Europa, voor wat de spoorexploitatie betreft, twee modellen bestaan : het eenheidsmodel naar Duits voorbeeld en het tweeledig model, waarbij infrastructuur en exploitatie van elkaar worden gescheiden. De Europese Commissie geeft duidelijk de voorkeur aan het tweeledige model. Voor het goed functioneren van de Belgische spoorwegen zijn drie zaken belangrijk :

1° de exploitant en de infrastructuurbeheerder moeten samen dezelfde doelstellingen nastreven bij de dienstverlening;

2° er is absoluut nood aan een vereenvoudiging van structurele organisatie, wat geen eenvoudige oefening

sinécure; la SNCB compte une centaine de filiales dont le fonctionnement manque parfois de transparence; cette opacité a déjà été épinglée dans plusieurs rapports de la Cour des comptes;

3° il convient de séparer l'infrastructure de l'exploitation, non seulement sur le plan comptable, mais aussi sur le plan juridique.

Le groupe MR soutiendra le projet de loi, mais M. Bellot conclut en soulignant qu'il reste un énorme travail à accomplir pour organiser les chemins de fer belges de manière plus efficace, sachant que les pouvoirs publics belges investissent environ 3 milliards d'euros par an dans cette entreprise publique. Les efforts doivent viser à garantir l'efficacité, la sécurité et la ponctualité de tous les trains de voyageurs et de navetteurs.

Le ministre répond à Mme Maes que la réforme entreprise a bel et bien donné naissance à une structure composée de deux entités, et non de trois. HR Rail n'en fait pas partie, elle soutient le fonctionnement d'Infrabel et de la SNCB.

En ce qui concerne le partage entre Infrabel et la SNCB, on est allé le plus loin possible, précisément parce que le ministre a compris, en tirant les leçons du passé, que des accords manquant de clarté sont une source de conflits permanents.

S'agissant du débat sur la libéralisation, le ministre demande instamment de ne pas verser dans le dogmatisme. Si la libéralisation du marché de l'électricité avait été une réussite, cela se saurait, mais la Belgique est au contraire passée d'un marché de l'électricité caractérisé par une surproduction d'électricité bon marché à un marché de l'électricité dépendant d'une production étrangère plus chère. Le ministre demande instamment aux deux parties de cesser tout dogmatisme. Il a récemment participé à une concertation avec ses collègues néerlandais et luxembourgeois, et fera bientôt de même avec ses homologues français et allemand. Le ministre demande d'attendre les résultats de cette concertation. Il tient également à souligner le travail remarquable accompli dans ce dossier par les membres belges du Parlement européen.

Pour le reste, le ministre juge très prometteurs les premiers actes de gestion accomplis par M. Cornu, nouvel administrateur délégué de la SNCB.

S'agissant de l'observation de M. Bellot au sujet du nombre de filiales de la SNCB, le ministre souligne qu'en sa qualité d'ancien réviseur d'entreprises, il ne connaît que trop bien les tenants et aboutissants de la création de ces filiales et sait qu'elles peuvent parfois mettre le ministre dans l'impossibilité juridique d'intervenir de manière adéquate. Pour le ministre, il ne faut pas tomber dans le fétichisme des chiffres. Ce

is; de NMBS kent bijvoorbeeld 100 filialen waarvan de werking niet altijd even transparant is; dit wordt ook aangehaald in verscheidene verslagen van het Rekenhof;

3° de infrastructuur zal, niet alleen boekhoudkundig, maar ook vanuit juridisch oogpunt van de exploitatie moeten worden gescheiden.

De MR-fractie zal het wetsontwerp steunen, maar de heer Bellot besluit dat er nog heel wat brood op de plank ligt om de Belgische Spoorwegen efficiënter te organiseren, wetende dat de Belgische overheid ongeveer 3 miljard per jaar investeert in dit overheidsbedrijf; dit vanuit het oogpunt van efficiëntie, veiligheid en punctualiteit voor alle treinreizigers en pendelaars.

De minister antwoordt aan mevrouw Maes dat de doorgevoerde hervorming wel degelijk heeft geleid tot een tweeledige structuur, niet tot een driedelige. HR Rail is geen derde poot, maar ondersteunt de werking van Infrabel en de NMBS.

Wat de verdeling tussen Infrabel en de NMBS betreft, is men tot het uiterste gegaan; dit juist omdat het verleden de minister leerde dat onduidelijke afspraken een voortdurende bron van conflicten inhielden.

Wat het debat over de liberalisering betreft, dringt de minister erop aan om niet te vervallen in dogma's. Indien de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt een succes zou zijn geweest, dan zou iedereen dit toch weten, maar België is in tegendeel geëvolueerd van een elektriciteitsmarkt met overproductie van goedkope elektriciteit naar een elektriciteitsmarkt die afhankelijk is van de duurdere buitenlandse productie. De minister vraagt uitdrukkelijk om de dogma's te verlaten, langs beide zijden. Recent overleg met zijn Nederlandse en Luxemburgse collega heeft plaatsgehad en ook met de Franse en Duitse collega's is overleg gepland. De minister vraagt de resultaten van dit overleg af te wachten. Tevens vraagt de minister aandacht voor het lovenswaardig werk dat in dit dossier is geleverd door de Belgische leden van het Europees Parlement.

Voor het overige stemmen de eerste beleidsdaden van de heer Cornu, nieuwe Afgevaardigd-Beheerder van de NMBS, de minister hoopvol.

Wat de opmerking van de heer Bellot betreft, met betrekking tot het aantal filialen van de NMBS, wijst de minister erop dat hij, als voormalig bedrijfsrevisor maar al te goed begrijpt hoe en waarom deze filialen zijn ontstaan ...dergelijke operaties hebben ook voor gevolg gehad dat het de verantwoordelijke minister soms juridisch onmogelijk wordt gemaakt om adequaat te kunnen optreden. Voor de minister is niet het

n'est pas le nombre de filiales qui importe, mais bien leur bon fonctionnement, qui est un gage d'efficacité et de transparence.

M. Bellot revient sur les propos du ministre concernant la libéralisation du marché de l'électricité et répond que le choix radical de la libéralisation de la production d'électricité et des chemins de fer au Royaume-Uni a conduit à la fois à une baisse des tarifs de l'électricité et à une augmentation de la fiabilité du réseau, avec un marché ouvert et des transports ferroviaires fonctionnant de manière optimale.

Le ministre, Mme Talhaoui et M. Laaouej contestent la thèse soutenue par M. Bellot.

MM. Bellot et Daems soulignent en outre que les tarifs élevés de l'électricité sur le marché belge sont dus aux frais de distribution et non au prix d'achat de l'électricité. Ces frais de distribution élevés ont été imposés par les autorités régionales.

Enfin, M. Schouppe rejoint le ministre en appelant à son tour les membres de la commission à cesser tout dogmatisme.

IV. VOTES

L'ensemble du projet de loi a été adopté sans modification par 10 voix contre 1.

Le rapport a été approuvé à l'unanimité des 10 membres présents.

Le rapporteur,

Etienne SCHOUPPE.

La présidente,

Fauzaya TALHAOUI.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte du projet de loi
transmis par la Chambre des
représentants
(voir le doc. Chambre, n° 53-3441/3).**

fetisj van het aantal belangrijk, maar wel de goede werking, die efficiëntie en transparantie betekent.

Met betrekking tot de opmerking van de minister inzake de liberalisering van de elektriciteitsmarkt, repliceert de heer Bellot dat de radicale keuze voor de liberalisering van de elektriciteitsproductie en de spoorwegen in het Verenigd Koninkrijk hebben geleid tot lagere elektriciteitsprijzen én een betrouwbaar netwerk in een open markt en een optimaal functionerend spoorwegennetwerk.

De minister en mevrouw Talhaoui en de heer Laaouej bestrijden deze stelling van de heer Bellot.

De heren Bellot en Daems wijzen er bovendien nog op dat de hoge elektriciteitsprijzen op de Belgische markt te wijten zijn aan de distributiekosten en niet aan de aankoop prijs van de elektriciteit. Deze hoge distributiekosten werden door de regionale overheden opgelegd.

De heer Schouppe roept ten slotte de commissieleden op om, zoals de minister eerder stelde, de dogma's te verlaten.

IV. STEMMINGEN

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen tegen 1 stem.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 10 aanwezige leden.

De rapporteur,

Etienne SCHOUPPE.

De voorzitter,

Fauzaya TALHAOUI.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst van het door
de Kamer van volksvertegenwoordigers
overgezonden ontwerp
(stuk Kamer, nr. 53-3441/3).**