

Belgische Senaat

Gewone Zitting 2000-2001



2-106

Plenaire vergaderingen
Donderdag 19 april 2001

Ochtendvergadering

Handelingen

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2000-2001

Annales

Séances plénières
Jeudi 19 avril 2001

Séance du matin

2-106

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 www.dekamer.be

Afkortingen - Abréviations

AGALEV	Anders Gaan Leven
CVP	Christelijke Volkspartij
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	Socialistische Partij
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 www.lachambre.be

Inhoudsopgave		Sommaire	
Debat over de NMBS	4	Débat sur la SNCB	4
Berichten van verhindering.....	39	Excusés.....	39

Voorzitter: de heer Armand De Decker

(De vergadering wordt geopend om 10.10 uur.)

Debat over de NMBS

De heer Ludwig Caluwé (CVP). – De regering heeft vlak voor de paasvakantie een aantal nieuwe beslissingen genomen inzake de spoorwegen. Maar gaat het wel om nieuwe beslissingen? Voor het investeringsplan eigenlijk niet, want de regering had op 17 oktober 2000 al beslist dat de spoorwegen 375 miljard investeringsgeld zouden krijgen over een periode van tien jaar. Die middelen moeten ervoor zorgen dat in 2010 50% meer reizigers en 50% meer goederen worden getransporteerd.

De NMBS heeft zich na de bekendmaking van die cijfers en doelstellingen aan het rekenen en plannen gezet en is tot de conclusie gekomen dat ze 145 miljard meer nodig heeft. Die vaststelling wordt door de regering niet betwist, maar ze doet er niets mee. Ze geeft zelfs geen oplossing voor het exploitatietekort. Ze bevestigt gewoon haar beslissing van 17 oktober, maar de NMBS mag wel gaan bedelen bij de gewesten, de bedrijven, de banken, de buurlanden, Europa. Dat is natuurlijk een nepvoorstel. Bedrijven en banken zijn geen liefdadigheidsinstellingen. Het Vlaamse gewest is geen melkkoe. Het zal zelf al zeer veel investeringen moeten doen en daarbij nog moeten zorgen voor de noodzakelijke spoorweginvesteringen. Daardoor zal ze het eigen budget overschrijden. Het Lambermontakkoord zal al evenmin voor bijkomende middelen zorgen. De buurlanden zijn veeleer vragende partij tegenover België voor extra middelen voor verbindingen die over hun grondgebied lopen. Europa zie ik evenmin over de brug komen. Kortom er zijn geen middelen te vinden en als er toch zijn, gaat het over debudgettering, waardoor de NMBS over enkele jaren met een torenhoge schuldenberg zal worden geconfronteerd.

Zelden is een regering zo voor haar verantwoordelijkheid gevlucht. De congestie op onze wegen is het economisch en ecologisch probleem van deze tijd. Toch geeft de regering de spoorwegen, die het probleem kunnen verkleinen, slechts een aalmoes. De federale regering doet tot 2010 de overheidsdotatie elk jaar stijgen met één miljard. Dat geeft een totaal van 55 miljard. Dat betekent dat zij in de eigen legislatuur een schema volgt van plus één miljard voor 2001, plus twee miljard in 2002 en plus drie miljard in 2003, samen 6 miljard. Maar vorig jaar heeft de regering 2,3 miljard teruggenomen, want ze heeft de dotatie van vorig jaar slechts voor elf twaalfden uitbetaald. Concreet geeft de regering dus maar 3,7 miljard extra aan het spoor. Dat is minder dan de economische groei en de normale inflatie. Al die andere miljarden die in de plannen staan zijn voor de volgende regeringen, net zoals de belastinghervorming.

Het verschil met de twee vorige regeringen van eerste minister Dehaene is wel sprekend: temidden van het grote gevecht voor de gezonde staatsfinanciën trok de regering-Dehaene I de investeringsenveloppe voor de NMBS op met 17 miljard. De regering-Dehaene II deed daar in volle gevecht voor de Maastrichtnorm nog eens een schep van 33 miljard bovenop. Nu, in een periode van economische hoogconjunctuur als het belastinggeld binnenstroomt, geraakt de regering-Verhofstadt voor deze legislatuur niet verder dan

Présidence de M. Armand De Decker

(La séance est ouverte à 10 h 10.)

Débat sur la SNCB

M. Ludwig Caluwé (CVP). – *Peu avant les vacances de Pâques, le gouvernement a pris un certain nombre de décisions relatives aux chemins de fer. Cependant, le plan d'investissement n'est pas vraiment nouveau puisque le 17 octobre 2000 déjà, le gouvernement avait décidé d'octroyer 375 milliards pour une période de dix ans. Grâce à cet argent, le nombre de voyageurs et la quantité de marchandises transportées doivent augmenter de 50% d'ici 2010.*

La SNCB a cependant estimé qu'il lui fallait 145 milliards de plus. Le gouvernement ne l'a pas contesté mais n'en a pas tenu compte. Il n'a même pas fourni de solution au déficit d'exploitation. La SNCB en est donc réduite à demander l'aumône auprès des Régions, des entreprises, des banques, des pays voisins et à l'Europe. Les entreprises et les banques ne sont pourtant pas des œuvres de bienfaisance et la Région flamande n'est pas une vache à lait. Les accords de la Saint-Polycarpe n'apporteront pas davantage de moyens complémentaires. Les pays limitrophes demandent plutôt à la Belgique des moyens supplémentaires pour des liaisons qui traversent leur territoire et je vois encore moins l'Europe intervenir. Bref, il n'est pas possible de trouver de nouveaux moyens. La SNCB devra dépasser son budget et, dans quelques années, elle sera confrontée à une montagne de dettes.

La congestion de nos routes constitue le problème économique et écologique de notre époque. Le chemin de fer pourrait le réduire mais le gouvernement n'y consacre que peu de moyens. Il augmente la dotation de la SNCB d'un milliard par an jusqu'en 2010. Cela représente une augmentation de 6 milliards durant la législature actuelle. Cependant, l'année passée, le gouvernement a repris 2,3 milliards car il n'a payé qu'onze douzièmes de la dotation. Bref, il n'accorde que 3,7 milliards supplémentaires. C'est moins que la croissance économique et que l'inflation normale. Les autres milliards prévus dans le plan retombent sur les gouvernements suivants.

La différence avec les deux gouvernements précédents est frappante. Malgré son combat pour l'assainissement des finances publiques, Dehaene I a augmenté de 17 milliards l'enveloppe destinée aux investissements de la SNCB. Dehaene II a encore ajouté 33 milliards, en dépit de sa campagne en faveur de la norme de Maastricht. Alors que nous connaissons une période de haute conjoncture économique, le gouvernement Verhofstadt n'octroie que 3,7 milliards.

Que peut-on faire avec ce rabiote ridicule ? L'essentiel de la dotation est reporté aux environs de 2010 alors que c'est maintenant qu'il faut investir dans les extensions de capacité pour combattre des embouteillages qui, à la fin de cette législature, auront augmenté de quelque 50%.

Pourtant, la majorité flamande avait roulé des mécaniques : la clé de répartition 60/40 allait disparaître, des critères objectifs seraient utilisés et la Flandre allait cogérer les

een extra van 3,7 miljard. Bepaald ontluisterend, vooral voor een minister die vanuit een ecologische invalshoek aan politiek doet en die de spoorwegen toch een warm hart zou moeten toedragen.

Wat kan met dit belachelijk supplementje gerealiseerd worden om de files te bestrijden? Het zwaartepunt van de overheidsdotatie ligt tegen het jaar 2010, terwijl er nu moet worden geïnvesteerd in capaciteitsuitbreiding om de files te bestrijden. Het verkeer neemt immers jaarlijks met 3% toe, en 10% groei betekent een toename van de files met 40%. Een klein rekensommetje leert ons dat de files gedurende deze legislatuur met zowat 50% toegenomen zullen zijn, zonder dat er een begin is gemaakt met de uitbouw van de trein als een van de belangrijke alternatieven.

In de aanloop naar de regeringsbeslissing maakte de Vlaamse meerderheid zich sterk. Men zou eens zien wat men zou zien. De 60/40-verdeelsleutel zou verdwijnen. Er zouden objectieve criteria komen. Vlaanderen zou de spoorwegen gaan meebeheren. En ik moet toegeven: ik heb even gedacht dat dit ook zou lukken. In onze werkgroep mobiliteit hier in de Senaat schoten we aardig op.

Ik citeer graag enkele cruciale onderdelen van onze resolutie: "2. Voor wat de spoorwegen betreft, de kwaliteit van het binnenlands reizigersverkeer te bevorderen door de invoering van kwalitatieve doelstellingen en criteria en door de nodige middelen te garanderen teneinde deze doelstellingen te realiseren...".

De beslissingen zouden dus niet langer bepaald worden door de 60/40-verdeelsleutel maar wel door de doelstellingen en de investeringen die daarvoor nodig zijn.

Voorts schoven we in de resolutie met betrekking tot het tienjarig investeringsplan van de NMBS twee prioriteiten naar voren: de uitvoering van het GEN-project enerzijds, en de investeringen om de zeehavens te ontsluiten anderzijds.

Dat was mijns inziens de basis van een mogelijk compromis waarbij niet voor alle investeringen van de 60/40-verdeelsleutel zou worden afgestapt, maar wel voor die twee projecten van nationaal belang.

De welvaart in het land is immers gebaseerd op twee belangrijke troeven. Enerzijds is er Brussel als administratief centrum en Europese hoofdstad. Die troef levert aanzienlijke middelen op. Het geeft uiteraard ook mobiliteitsproblemen die we met zijn allen moeten oplossen, zodat Brussel welvaart kan blijven genereren. De andere troef is onze ligging die het mogelijk maakt dat we dankzij onze zeehavens een transportland kunnen zijn. De welvaart van het hele land is in belangrijke mate daarop gebaseerd. Op basis van die redenering konden die twee projecten gefinancierd worden via de nationale solidariteit terwijl de 60/40-verdeelsleutel behouden bleef voor de andere investeringen.

De regering heeft niet in die zin beslist. De investeringen blijven allen binnen de 60/40-verdeelsleutel. Meer nog, de regering heeft zelfs beslist dat indien men een van die projecten van nationaal belang op het vlak van het goederenvervoer, namelijk de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de Liefkenshoek-tunnel, tijdig wil realiseren, het Vlaamse Gewest moet bijspringen en met de nodige middelen over de brug komen. Op die manier krijgt

chemins de fer. En outre, le groupe de travail sénatorial sur la mobilité a, dans sa résolution sur le plan décennal de la SNCB, défini deux priorités : le RER et le désenclavement des ports. À mon sens, c'était la base d'un éventuel compromis permettant à ces deux projets d'intérêt national d'échapper à la clé 60/40.

Notre prospérité est en effet basée sur deux atouts importants. Bruxelles, centre administratif et capitale européenne, fournit des moyens considérables mais elle génère aussi des problèmes de mobilité que nous devons résoudre pour qu'elle puisse continuer à être une source de prospérité. L'autre atout est notre situation qui, grâce à nos ports, nous permet d'être un pays de transport.

Mais la décision du gouvernement ne va pas dans ce sens. Les investissements restent soumis à la clé de répartition 60/40. Pire encore, il a été décidé que, si on veut réaliser à temps le second accès ferroviaire au port d'Anvers, la Région flamande doit ouvrir sa bourse et apporter les moyens nécessaires. De cette façon, la Flandre reçoit moins de 60% de la dotation fédérale car elle doit financer elle-même une part importante de certains projets.

Par ailleurs, la majorité flamande avait soutenu la représentation flamande dans le conseil d'administration de la SNCB. Le directeur général de De Lijn y siège déjà mais est maintenant exilé dans le conseil stratégique. En fait, la Flandre fait donc un pas en arrière. Le directeur général néerlandophone est même flanqué d'un chien de garde qui doit cosigner toutes les décisions.

Une étude récente a montré que le port d'Anvers génère 140 milliards chaque année sous forme d'impôts, de TVA et de cotisations sociales. Seuls 8 de ces 140 milliards échoient à la Région flamande ; le reste va à l'État fédéral. Si on fait les investissements nécessaires, Anvers peut conserver et même renforcer sa force concurrentielle. Cela signifie une différence de 7% des rentrées d'impôts. Avec les autres investissements, le fédéral bénéficie d'une augmentation des recettes de dix milliards par an. En cinq ans, les investissements sont amortis.

La Port of Singapore Authority (PSA), une entreprise d'État de Singapour, est sur le point de devenir l'actionnaire majoritaire du groupe HesseNoordnatie. Cette opération n'est certainement pas négative. La PSA peut certainement être synonyme de nombreuses opportunités pour Anvers et Zeebrugge. Mais il existe des dangers potentiels. La PSA disposera plus ou moins d'un monopole sur la manutention des conteneurs en Flandre. Théoriquement, la société peut abuser de cette position afin de mettre la main sur toutes les marges. C'est pourquoi la Flandre ou la Belgique doivent garder une participation dans cette société. La SNCB peut jouer un rôle crucial : grâce à la participation dans le terminal de la Mer du Nord, elle dispose encore de 6% des parts. Elle possède en outre un droit de préemption sur l'ensemble du terminal de la Mer du Nord. Elle peut exercer ce droit seule ou avec d'autres partenaires tels que la Région flamande, de manière à obtenir une minorité de blocage de 25%. La ministre est-elle prête à soutenir la SNCB si celle-ci souhaite augmenter sa participation dans cette entreprise ?

Nous avons déposé une résolution décrivant clairement notre point de vue quant à l'avenir de la SNCB. Un de ses aspects

Vlaanderen zelfs nog minder dan 60% uit de federale dotatie want het zal zelf sommige projecten in belangrijke mate moeten financieren.

Een tweede punt dat de Vlaamse meerderheid naar voren had geschoven, had betrekking op de vertegenwoordiging van het Vlaamse gewest in de raad van bestuur van de NMBS. Op dit ogenblik zit al een vertegenwoordiger van het Vlaamse gewest in de raad van bestuur, namelijk de directeur-generaal van De Lijn. Deze wordt nu evenwel verbannen naar de strategische raad. Vlaanderen gaat er dus in feite nog op achteruit. De Nederlandstalige directeur-generaal krijgt zelfs een waakhond naast zich die alle beslissingen mee moet ondertekenen.

Ik wil toch even illustreren in welke mate de investeringen, die men nu door Vlaanderen mee laat betalen, van belang zijn voor het gehele land. Dit werd aangetoond door een recente studie van de Policy Research Corporation, die tot de conclusie kwam dat de Antwerpse haven jaarlijks 140 miljard overheidsinkomsten genereert onder de vorm van personenbelasting, BTW en sociale bijdragen. Daarvan gaat 132 miljard naar de federale overheid en 8 miljard naar het Vlaamse gewest. Als men de noodzakelijke investeringen doet: verdieping van de Westerschelde, masterplan voor het wegvervoer en het openbaar vervoer, spoorinvesteringen, kan Antwerpen zijn concurrentiekracht behouden en zelfs versterken. Dit betekent een verschil in belastingopbrengsten van 7%.

De aanleg van de Liefkenshoektunnel en de tweede spoorontsluiting, samen met de andere investeringen, zorgen dus voor een toename van de federale belastingopbrengsten met 10 miljard per jaar. Op vijf jaar heeft men deze investeringen dus terugverdiend. Ik ken weinig investeringen met een dergelijk groot rendement. Toch verplicht de federale overheid het Vlaamse gewest om de spoorinvesteringen mee te financieren.

Met betrekking tot de investeringen in de Belgische zeehavens stelt zich nog een ander belangrijk probleem waarin ook de NMBS een rol speelt. De Port of Singapore Authority, een Singaporees overheidsbedrijf, staat op het punt de meerderheidsaandeelhouder te worden van de fusiegroep HesseNoordnatie. Deze operatie is zeker niet negatief, integendeel. PSA kan voor Antwerpen en Zeebrugge tal van mogelijkheden en opportunititeiten inhouden. Het is een stevige kapitaalleverancier en er zijn kansen om verder door te dringen op de Aziatische markt.

Anderzijds moeten we toch onze ogen open houden voor mogelijke gevaren. PSA zal in Vlaanderen voor de containerbehandeling ongeveer over een monopolie beschikken. De totaliteit van de investeringen in Antwerpen – verdieping van de Westerschelde, masterplan voor het wegvervoer en het openbaar vervoer, Liefkenshoektunnel en tweede spoorontsluiting – zal de marges die in Antwerpen via containertransport gehaald kunnen worden, vergroten. Wie zal daaraan het meest verdienen?

PSA zal bijna over een monopolie beschikken omdat het de belangrijkste verlader is. Het kan theoretisch van deze positie misbruik maken om de marges volledig naar zich toe te halen.

Om die reden moet Vlaanderen of België in dit bedrijf een voet in huis houden. De NMBS kan hierbij een cruciale rol

est la création d'un fonds fédéral pour la mobilité durable. Il peut être alimenté par les recettes générées par l'augmentation de l'utilisation de la voiture. Le gouvernement peut ainsi financer les investissements dans les transports en commun. Le montant correspondrait à celui que la SNCB estime nécessaire, tout au moins si le trafic automobile ne se développe pas comme il l'a fait au cours des quatre dernières années, auquel cas les investissements ferroviaires seraient automatiquement gonflés.

L'accord conclu est un mauvais accord pour le pays, pour notre mobilité, pour notre prospérité et pour l'entente entre les Régions. Le président du VLD a eu l'honnêteté de déclarer que cet accord, qui devait s'appliquer à une période de quinze ans, devra être renégocié au plus tard en 2003. Sa déclaration en dit long sur la valeur de l'accord.

spelen: dankzij de participatie in de Noordzeeterminal beschikt de maatschappij nu reeds over 6% van de aandelen. Bovendien heeft ze een voorkooprecht op de gehele Noordzeeterminal. Ze kan dit recht alleen of samen met andere partners, zoals het Vlaams Gewest, uitoefenen zodat ze minstens een blokkeringsminderheid van 25% kan verwerven. Is de minister bereid de NMBS te steunen als ze haar participatie in dit bedrijf wil vergroten zodat ze kan zorgen voor de noodzakelijke verankering?

Om aan te tonen dat onze vraag naar meer middelen praktisch haalbaar is, hebben we een uitgebreide resolutie ingediend waarin onze visie op de toekomst van de NMBS duidelijk is omschreven. Eén aspect hiervan is de oprichting van een federaal fonds voor duurzame mobiliteit. De overheid kan dit federaal fonds spijzen met alle meeropbrengsten die ze genereert uit de toename van het autogebruik, zoals BTW, de sociale bijdragen voortkomend uit herstellingen en accijnzen. Hiermee kan ze investeringen in het openbaar vervoer, en in de eerste plaats in de spoorwegen, financieren. Dit bedrag zou ruimschoots overeenstemmen met het bedrag dat de NMBS als noodzakelijk naar voor schuift, tenminste indien het autoverkeer in dezelfde mate toeneemt als de afgelopen vier jaar. Als het autogebruik blijft stijgen, worden de investeringen in de spoorwegen automatisch opgedreven. Dit lijkt mij volstrekt logisch. Het lijkt me dan ook een goed voorstel.

Ik heb stellig de indruk dat het laatste woord over de NMBS nog niet is gevallen. Het afgesloten akkoord is slecht voor dit land, voor onze mobiliteit, voor onze welvaart, voor het samenleven tussen de gewesten en bovenal voor al wie het goed voor heeft met onze spoorwegen.

De regering, die alleen goed is in communicatie, heeft de gebreken van het akkoord eerst nog weten te verbergen. De mist is echter snel opgetrokken en iedereen heeft snel ingezien dat dit een slecht akkoord is. De VLD-voorzitter is zo eerlijk om te zeggen dat het akkoord, dat eerst voor een periode van vijftien jaar zou gelden, ten laatste in 2003 terug moet worden onderhandeld. Deze uitspraak geeft goed aan wat de waarde van dit akkoord is.

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

De heer Didier Ramoudt (VLD). – Net voor het paasreces slaagde de federale regering erin de strategische krachtlijnen voor de NMBS vast te leggen.

Het strategisch plan is belangrijk, niet alleen voor de werking van de spoorwegmaatschappij, maar ook en vooral voor de onze mobiliteit in het algemeen. Het succes van het regeringsbeleid wordt door de kiezers immers steeds meer afgemeten aan de inspanningen die de regering levert ter ontzorging van de mobiliteitsknoop, die zonder drastische maatregelen de economische, sociale en individuele ontplooiing definitief dreigt te hypothekeren. Vandaar dat we er bij de regering hebben op aangedrongen werk te maken van concrete oplossingen en maatregelen ten bate van de treinreizigers en komaf te maken met de talrijke ideologische en communautaire tegenstellingen die de NMBS in het verleden te veel gegijzeld hielden.

De concrete strategische opties van het nieuw strategisch plan van de regering beschouwen we als een goede, maar eerder

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

M. Didier Ramoudt (VLD). – *Le gouvernement a réussi à fixer les lignes de force stratégiques du plan de la SNCB juste avant les vacances de Pâques.*

Le plan stratégique est important, non seulement pour le fonctionnement de la SNCB, mais aussi et surtout pour notre mobilité en général. Le succès de la politique gouvernementale est de plus en plus souvent évalué par les électeurs en fonction des efforts du gouvernement pour résoudre le problème de la mobilité qui menace d'hypothéquer définitivement le développement économique, social et individuel si des mesures drastiques ne sont pas prises. C'est pourquoi nous avons insisté auprès du gouvernement pour qu'il prépare des solutions concrètes, prenne des mesures en faveur des usagers du train et mette fin aux dissensions idéologiques et communautaires qui n'ont que trop miné la SNCB dans le passé.

Les options stratégiques concrètes du gouvernement nous semblent bonnes mais plutôt timides, quoique le plan instaure

schuchtere poging. Het plan vormt wel een trendbreuk met de vorige vijftig jaar van inertie. Ik zal enkele verdiensten en tekortkomingen van het strategisch plan van de NMBS belichten.

Het is positief vast te stellen dat de regering erin geslaagd is alle projecten uit het tienjarig investeringsplan van de NMBS aan te houden, zonder dat dit gepaard gaat met een ontsporing van de primaire uitgaven. Teneinde de talrijke investeringen te kunnen financieren binnen een zo kort mogelijke periode werd aan de NMBS voorgesteld een beroep te doen op diverse alternatieve financieringsbronnen voor een totaal bedrag van meer dan 90 miljard. Zo kan in bepaalde gevallen een financiële tussenkomst van privé- en publieke partners worden overwogen of kunnen overeenkomsten worden gesloten voor het gemeenschappelijk beheer van bepaalde activiteiten. Rekening houdend met de noodzakelijke inhaalbeweging en capaciteitsuitbreiding van de NMBS is ook het gebruik van leasingformules, die de financiële lasten van de investering spreiden over een lange periode, volgens ons gerechtvaardigd.

Het meest opvallend in het pakket van alternatieve financieringsmogelijkheden is de gelegenheid die de gewesten voortaan krijgen om specifieke spoorinvesteringen mee te financieren.

Hoewel door deze beslissing de gewestregeringen zwaarder kunnen wegen op de NMBS-investeringen, moet de regionalisering van het spoordossier volgens ons verder reiken. Zo beschouwen we de strikte koppeling van gewestelijke cofinanciering aan louter voorbereidende werken of aan projecten van nationaal belang als een ongegronde rem op een meer effectieve integratie van spoorinvesteringen in het gewestelijk mobiliteitsbeleid.

Ik had graag vernomen wat de federale regering heeft tegengehouden om de gewesten de mogelijkheid te geven zelf sporen aan te leggen. Ze kunnen wel infrastructuurwerken voorbereiden, zoals tunnels en viaducten, maar met geen woord wordt gerept over de infrastructuur zelf. Naar de reden voor deze beslissing heb ik het raden, want er werden geen gegronde argumenten gegeven. Waarom kan Vlaanderen geen eigen spoorwegnet aanleggen, dat aan de NMBS kan worden verhuurd, eventueel met een leasingformule, zodat de NMBS op termijn eigenaar wordt? Zo zouden de gewesten een eigen visie op de spoorontwikkeling kunnen uitwerken.

Gezien de belangrijke sociaal-economische impact van de spoorweginvesteringen op de regio's, betreuren we dat de gewesten maar indirect kunnen participeren in het beleid van de NMBS, via de regionale vervoersmaatschappijen in de strategische raad. Bovendien heeft die raad maar een adviserende bevoegdheid bij het uitwerken en het volgen van het tienjarigenplan en het beheerscontract. Om de ambitieuze doelstelling van 50% meer reizigers te helpen realiseren is ons inziens een volwaardig beslissingsrecht inzake de aansluiting met het plaatselijk vervoer onontbeerlijk. De afwezigheid van een rechtstreekse vertegenwoordiging van de gewesten in de gemoderniseerde raad van bestuur vinden we dan ook een van de belangrijkste gemiste kansen van het strategisch plan. Ik weet natuurlijk dat de gemeenschappen op dit punt waarschijnlijk andere gevoeligheden hebben, dat er in Vlaanderen een andere dynamiek is en dat er in Wallonië

bien une rupture avec les 50 ans d'inertie que nous avons connus. Parmi les aspects positifs, il y a le fait que le gouvernement a réussi à maintenir tous les projets du plan d'investissement décennal de la SNCB sans dérapage des dépenses primaires. Afin de pouvoir financer les nombreux investissements le plus vite possible, on a proposé à la SNCB de faire appel à diverses sources de financement alternatives pour un total de 90 milliards. On peut ainsi envisager dans certains cas une intervention financière de partenaires publics et privés ou conclure des conventions pour la gestion commune de certaines activités. Le recours à des formules de leasing permettant d'étaler l'investissement sur une longue période nous paraît justifié.

Il faut aussi souligner que les possibilités de financement alternatif permettent aux Régions de cofinancer des investissements spécifiques dans les chemins de fer.

Bien que cette décision permette aux gouvernements régionaux de peser davantage sur les investissements de la SNCB, nous pensons qu'il faut étendre la régionalisation du dossier des chemins de fer. La liaison stricte du cofinancement régional à des travaux préparatoires ou à des projets d'intérêt national nous apparaît comme un frein injustifié à une intégration plus effective des investissements ferroviaires dans la politique régionale de mobilité.

Qu'est-ce qui a empêché le gouvernement de permettre aux Régions de placer elles-mêmes des voies de chemin de fer ? Elles peuvent préparer des travaux d'infrastructure comme des tunnels et des viaducs mais on ne souffle mot de l'infrastructure proprement dite. Je me perds en conjectures quant aux raisons de cette décision car aucun argument fondé n'a été avancé. Pourquoi la Flandre ne peut-elle installer son propre réseau ferroviaire qui pourrait être loué à la SNCB, éventuellement en leasing, de manière à ce que la SNCB en devienne propriétaire à terme ? Les Régions pourraient ainsi développer leur propre vision du développement de la mobilité.

Compte tenu de l'important impact socio-économique des investissements ferroviaires sur les Régions, nous regrettons qu'elles ne puissent participer qu'indirectement à la gestion de la SNCB, via les sociétés de transport régionales. En outre, le conseil stratégique n'a qu'une compétence consultative pour l'élaboration et le suivi du plan décennal et du contrat de gestion. Un droit de décision à part entière en matière de liaison au transport régional nous semble indispensable si on veut atteindre l'objectif ambitieux d'augmentation de 50% du nombre de voyageurs. L'absence d'une représentation directe des Régions dans le conseil d'administration modernisé apparaît donc comme une occasion manquée du plan stratégique. Je sais bien que les sensibilités des Communautés divergent sur ce point.

Une dernière source de financement de rechange est la vente d'actifs de la SNCB. Malheureusement, le plan ne donne guère de précisions concrètes à ce sujet alors que, par sa politique explosive d'acquisitions, la SNCB est devenue un enchevêtrement de filiales et d'activités qui n'ont parfois plus grand-chose à voir avec son activité de base, le transport de voyageurs. La vente d'une partie de ces actifs permettrait le financement de projets importants de transport des personnes.

andere vragen leven.

Een laatste alternatieve financieringsbron is de verkoop van activa van de NMBS. Dit punt wordt door het plan jammer genoeg weinig concreet ingevuld, terwijl de NMBS door haar explosieve acquisitiepolitiek nochtans een kluwen van filialen en activiteiten is geworden die vaak nog weinig te maken hebben met de kernactiviteit, namelijk het binnenlands reizigersvervoer. De verkoop van een gedeelte van deze omvangrijke activa zou aardig wat geld kunnen opleveren voor de financiering van belangrijke projecten in het personenvervoer.

Wanneer ik gisteren in *De Standaard* lees dat de winst van de NMBS daalt, maar de omzet stijgt en dat de daling van de winst is toe te schrijven aan de waardevermindering van de participaties in de telecomsector, dan is dat voor mij het zuivere bewijs dat de NMBS zich op een terrein begeeft waarvan ze geen kaas heeft gegeten. De NMBS keert best terug naar wat ze eigenlijk zou moeten doen: in de eerste plaats het personenvervoer en in de tweede plaats het goederenvervoer.

Vanuit die optiek kan de verkoop van ABX Logistics, een filiaal van de NMBS met een omzet van meer dan 110 miljard dat behoort tot de wereldtop in zake logistiek, zee- en luchtvaartexpeditie en wegtransport, ernstig worden overwogen. Een dergelijke verkoop zou niet alleen een aanzienlijke eenmalige opbrengst betekenen, maar zou de NMBS tegelijkertijd ontlasten van de ondoorzichtige, maar zware kapitaalsverhogingen die nodig zijn om de verlieslatende activiteiten van ABX te compenseren. Deze middelen, die oplopen tot verscheidene miljarden, kunnen beter worden geïnvesteerd in projecten die beter aansluiten bij het algemeen belang.

Deze zienswijze wordt trouwens door verscheidene Europese instanties gedeeld. De privé-sector heeft aan de Europese Commissie de vraag gesteld of de Duitse post zich wel aan haar kernactiviteiten houdt. Opdat we niet dezelfde weg opgaan en op de vingers worden getikt omdat de NMBS met gemeenschapsgeld privé-initiatieven financiert, vraag ik met aandrang het dossier van ABX van zeer nabij te volgen. Ik begrijp echt niet waarom we participaties moeten hebben in Japan, Zuidoost-Azië en Italië. Ik zie niet meteen de band met de NMBS. De NMBS moet niet speculeren.

Welke concrete initiatieven zal de regering terzake nemen? Welke functie ziet ze voor ABX als logistiek instrument voor het vervoer van goederen vanaf de zeehavens tot de eindbestemming en omgekeerd?

In het strategisch plan staat ook nagenoeg niets over de liberalisering van het spoorwegvervoer. Is de regering misschien vergeten dat dit vervoer volgens de Europese richtlijn van 2004 af moet worden geliberaliseerd? Moet de regering bijvoorbeeld niet nadenken over een gedeeltelijke privatisering van het goederenvervoer per spoor? De sector van het goederenvervoer doet het goed, maar voor de NMBS zijn de cijfers niet rooskleurig. Er is een tendens om het wegvervoer te verleggen naar het spoorvervoer, maar de NMBS neemt hierin geen initiatieven. In het strategisch plan staat wel dat het goederenvervoer tegen 2010 met 50% zou moeten stijgen, maar ik vraag me af hoe de NMBS dat zal realiseren.

Quand j'ai lu hier dans De Standaard que les bénéfices de la SNCB étaient en diminution alors que le chiffre d'affaires augmente, et que cette diminution est due à la baisse de valeur des participations dans le secteur des télécoms, j'y ai vu la preuve que la SNCB joue sur un terrain où elle n'a aucune chance. Elle ferait mieux de revenir à ce qu'elle doit faire : d'abord le transport de personnes et ensuite le transport de marchandises.

Dans cette optique, la vente d'ABX Logistics, une filiale de la SNCB qui réalise un chiffre de plus de 110 milliards, peut être envisagée sérieusement. Cela signifierait non seulement une recette considérable, mais la SNCB serait aussi déchargée des lourdes augmentations de capital nécessaires pour compenser les activités en perte d'ABX. Mieux vaut investir ces moyens dans des projets qui servent l'intérêt général.

Cette manière de voir est d'ailleurs aussi celle de diverses instances européennes. Le secteur privé a demandé à la Commission européenne si la poste allemande s'en tient bien à ses activités de base. Afin d'éviter que nous nous fassions taper sur les doigts parce que la SNCB finance des activités privées avec des fonds publics, j'insiste pour qu'on suive de près le dossier ABX. Je ne comprends vraiment pas pourquoi nous devons avoir des participations au Japon, dans le Sud-Est asiatique et en Italie. Je ne vois pas le rapport avec la SNCB, qui n'a pas à spéculer.

Quelles initiatives concrètes le gouvernement prendra-t-il en la matière ? Quelle fonction voit-il pour ABX en tant qu'instrument de logistique pour le transport des marchandises des ports de mer à leur destination finale et inversement ?

Le plan stratégique ne dit à peu près rien non plus de la libéralisation des chemins de fer. Le gouvernement a-t-il oublié que la directive européenne prévoit cette libéralisation dès 2004 ? Ne doit-il pas réfléchir à une privatisation partielle du transport de marchandises par le rail ? Le transport de marchandises se porte bien mais pour la SNCB, les chiffres ne sont pas brillants. Une tendance consiste à déplacer le transport de marchandises de la route vers le rail mais la SNCB ne prend pas d'initiatives en ce sens. On lit dans le plan stratégique que le transport de marchandises devrait augmenter de 50% d'ici 2010 mais je me demande comment la SNCB réalisera cet objectif.

Le groupe VLD soutient le plan du gouvernement visant à lier plus étroitement l'octroi de moyens publics à des engagements concrets envers les voyageurs. En fait on applique le principe « no cure, no pay ». La SNCB devra fournir des résultats en matière de sécurité, de qualité et de ponctualité.

La part de marché de la SNCB dans le transport de personnes et de marchandises est en recul. M. Schouppe a déclaré dans une entrevue qu'on ferait des économies sur le service. Veut-il le supprimer pour qu'il n'y ait plus de plaintes ?

La SNCB doit élaborer à bref délai un plan de sécurité pour le personnel et les voyageurs. Elle doit aussi fixer des critères de ponctualité et les usagers doivent recevoir une compensation si ces critères ne sont pas respectés.

Les retards sont souvent liés au choix du matériel et du

De VLD-fractie steunt het plan van de regering om in een grondig vernieuwd beheerscontract de toekenning van de overheidsmiddelen voor het investeringsplan strikter te koppelen aan concrete engagementen ten opzichte van de gebruikers. In ruil voor de haar toegekende middelen zal de NMBS een resultaatsverbintenis moeten ondertekenen op het vlak van veiligheid, kwaliteit en stiptheid. Eigenlijk wordt het systeem "no cure, no pay" toegepast.

Op voorstellen voor de verbetering van het reizigerscomfort repliceert de afgevaardigd bestuurder van de NMBS telkens met de uitspraak dat koken geld kost. De NMBS moet evenwel een gerecht serveren dat in de smaak valt bij de bevolking, anders heeft koken geen zin.

Het aandeel van de NMBS in het reizigers- en goederenverkeer loopt sterk achteruit. In een interview met de *Gazet van Antwerpen* zei de heer Schouppe gisteren dat er zou worden bespaard op de service. Wil hij de service afschaffen, zodat hierover geen klachten meer kunnen komen?

De NMBS moet op korte termijn een veiligheidsprogramma uitwerken voor het personeel en de reizigers. Hierbij moet veel aandacht gaan naar het verminderen van het aantal geregistreerde overtredingen. De daartoe geplande investeringen moeten versneld worden gerealiseerd. De NMBS moet ook stiptheidscriteria vastleggen. Als deze niet worden nageleefd moeten de reizigers een compensatie krijgen, zolang de vertraging buiten de controle van de NMBS valt.

Vertragingen hebben vaak te maken met de keuze van het materiaal en van de constructeur. De NMBS moet leren meer garanties van de constructeurs af te dwingen. Een medewerker van de NMBS vertelde me dat op een bepaalde dag 25 treinstellen in panne stonden, waarvan 16 splinternieuwe. Mechaniek is mechaniek; een panne is natuurlijk altijd mogelijk. Maar zo vaak als vandaag bij de NMBS is niet langer te verantwoorden. België is geen testbaan voor constructeurs. Ik kan me niet voorstellen dat een vliegtuigbouwer een vliegtuig de lucht instuurt zolang hij geen absolute zekerheid heeft dat het hoogte houdt en geen panne krijgt. Constructeurs die treinstellen aan de NMBS willen verkopen, moeten vooraf bewijzen dat hun materiaal van degelijke kwaliteit is. Over de investeringen van de NMBS, met belastinggeld, kan een heel blunderboek worden geschreven. We moeten komen tot een responsabilisering van de NMBS en van de constructeurs.

Ik kom terug op de compensaties voor de reizigers. Die worden thans als niet meer dan logisch ervaren, ook al omdat de meeste spoorwegmaatschappijen in het buitenland dergelijke systemen kennen. Het strategisch plan verwijst zelf naar het Franse voorbeeld.

Ten slotte moeten er voor het reizigersvervoer een kwaliteitscharter komen met normen die door internationale organisaties en gebruikersverenigingen worden voorgesteld. Ik zat gisteren nog met iemand op de trein die zich mateloos ergerde dat hij voor een maandabonnement op de lijn Brussel-Oostende 10.300 frank betaalt – de volle prijs in eerste klasse – en dat hij daarvoor niet eens altijd een zitplaats heeft. Dat heb ikzelf tijdens de piekuren ook al ondervonden, maar omdat ik gratis reis, kan ik daar moeilijk over klagen.

constructeur. La SNCB doit apprendre à exiger plus de garanties des constructeurs. Un collaborateur de la SNCB m'a dit qu'un jour, quelque 25 trains étaient en panne dont 16 tout nouveaux. Une panne est toujours possible mais on ne peut justifier qu'elles soient aussi fréquentes qu'aujourd'hui. La Belgique ne doit pas servir de banc d'essai pour les constructeurs : ceux qui veulent vendre des trains doivent garantir la qualité de leur matériel. Il faut responsabiliser la SNCB et les constructeurs.

Je reviens aux compensations pour les voyageurs. Ce système est appliqué par de nombreuses sociétés de chemins de fer étrangères et c'est logique. Le plan stratégique fait d'ailleurs référence à l'exemple français.

Enfin, il faut élaborer une charte de qualité pour le transport des voyageurs et elle doit être basée sur des normes proposées par les institutions internationales et les associations de consommateurs.

Il faut aussi accorder une attention particulière à l'accès aux gares et à l'accueil des voyageurs. Cela doit aller de pair avec la propreté des gares, la formation du personnel des guichets et la disponibilité des informations. Les tarifs doivent être compréhensibles pour tous. Une étude de Test Achats a montré qu'il existe jusqu'à quatre ou cinq tarifs différents pour une même destination. Il faut y remédier au plus vite.

Nous devons pouvoir compter sur plus de sérieux de la part de la SNCB dans le contrôle de la qualité de ses services. Quand le sénateur Poty a déposé une proposition de loi visant à introduire l'interdiction de fumer dans les trains, la SNCB a fait un sondage, mais elle l'a fait pendant la période creuse de juillet et d'août et en faisant appel à des étudiants afin de réduire les coûts. Je demande à la ministre d'inciter la direction de la SNCB à faire preuve de plus de sérieux.

Il faut aussi des normes de qualité en matière d'offre et de fréquence minimales. Ces normes doivent varier selon les régions et les époques et être adaptées au flux de voyageurs. L'investissement dans des trains à deux étages est important à cet égard.

Enfin, il faut des liaisons rapides entre les lignes de la SNCB et entre les trains et le transport régional. Nous regrettons que les sociétés de transport régionales ne soient pas représentées dans le conseil d'administration de la SNCB.

Le plan stratégique du gouvernement peut être considéré comme une première tentative pour remettre la SNCB sur la bonne voie. Une tentative est mieux que rien. Nous comptons sur une concrétisation rapide des options stratégiques et nous prendrons nos responsabilités à cet égard.

Er moet ook bijzondere aandacht gaan naar de toegankelijkheid van de stations en het onthaal van de reizigers. Dit hangt samen met de netheid van de stations, de opleiding van het loketpersoneel en de beschikbaarheid van de geschreven en gesproken informatie. Ook belangrijk zijn eenvoudige en voor iedereen begrijpbare tariefstructuren. Niet alleen de reizigers, maar zelfs NMBS-personeelsleden hebben daar op het ogenblik problemen mee. Een onderzoek van *Test-Aankoop* heeft aangetoond dat voor één bestemming vier of vijf verschillende prijzen bestaan. Dat wijst op structurele problemen, die zo snel mogelijk uit de wereld moeten worden geholpen.

We mogen van de NMBS trouwens ook wat meer ernst verwachten als ze zelf onderzoek verricht naar de kwaliteit van haar diensten. Toen senator Poty een wetsvoorstel tot rookverbod op de treinen indiende, organiseerde de NMBS zelf een onderzoek om na te gaan of ze de rokers uit de treinen kon verbannen. Ze deed dat onderzoek echter in de maanden juli en augustus, in volle vakantieperiode en, om het goedkoop te houden, met de hulp van studenten. Een dergelijk onderzoek en de commentaren die de studenten daarbij noteerden, maken de NMBS echt te schande. Ik vraag de minister de spoordirectie tot wat meer ernst aan te manen.

Er moeten volgens mij ook kwaliteitsnormen worden opgesteld die het minimumaanbod en de minimumfrequentie bepalen. De normen moeten variëren naargelang van het gebied en het tijdstip en moeten aangepast zijn aan de reizigersstroom. De investering in dubbeldektreinen is vanuit dit oogpunt belangrijk.

Ten slotte moeten er ook vlotte verbindingen zijn tussen de NMBS-lijnen onderling en tussen de treinen en het regionale openbare vervoer. We betreuren het dat niet werd gekozen voor een vertegenwoordiging van de regionale vervoersmaatschappijen in de raad van bestuur van de NMBS.

Het strategisch plan van de regering kan als een opmerkelijke, doch eerste poging worden beschouwd om de NMBS op het juiste spoor te zetten. Een poging is beter dan niets doen. Wij hopen dan ook op een vlugge uitvoering van alle strategische opties. Wij zullen hiervoor onze verantwoordelijkheid opnemen.

De heer Philippe Mahoux (PS). – *Met het akkoord dat de regering twee weken geleden heeft gesloten, komt er gelukkig een einde aan een lange periode van onzekerheid voor de NMBS. Het was hoog tijd. Om de aangeboden dienst te verbeteren en om zich verder te kunnen ontwikkelen, moest de onderneming absoluut weten op welke basis zij haar toekomst kon uitbouwen. De NMBS is een van de belangrijke hoofdstukken in het debat over de mobiliteit. De Senaat is zich daar zeer goed van bewust, want zijn commissie voor de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden heeft zopas een jaar van werken bekroond met een voorstel van resolutie.*

Uit die resolutie blijkt de cruciale rol van de spoorwegen in de mobiliteit. Zowel in het personen- als in het goederenvervoer is de spoorweg de sleutel voor een duurzame mobiliteit.

Met ongeduld heeft de PS het resultaat van het regeringswerk afgewacht. Er werd een goed akkoord bereikt. Op een aantal punten moesten er onvermijdelijk compromissen worden

M. Philippe Mahoux (PS). – L'accord conclu voici deux semaines au sein du gouvernement met heureusement fin à une longue période d'incertitude pour la SNCB. Il était temps. Pour améliorer le service offert et se développer, l'entreprise devait impérativement savoir sur quelle base construire l'avenir. La SNCB est un des principaux chapitres du débat sur la mobilité. Celui-ci est de la plus grande importance. Le Sénat en est tout particulièrement conscient puisque la commission des Finances et des Affaires économiques vient d'achever un an de travaux en adoptant une proposition de résolution que nous aurons bientôt l'occasion d'examiner. Nous serons donc amenés à revenir sur le sujet à l'occasion d'interventions ultérieures.

Il ressort en tout cas de cette résolution que le rôle du chemin de fer dans le règlement de la problématique de la mobilité est crucial. Que ce soit pour le transport de personnes ou pour celui de marchandises, la voie ferrée est l'une des clés essentielles d'une mobilité durable.

Le PS attendait donc avec impatience l'issue des travaux du

gesloten. Bij sommige moeten wij voorbehoud maken omdat het resultaat beter had kunnen zijn. Toch is nu een stevige basis gelegd voor de toekomst.

De NMBS blijft een exclusief federale bevoegdheid. Wij hebben altijd gezegd dat coherentie absoluut nodig is voor het uitwerken van een project van duurzame mobiliteit. België bekleedt een centrale plaats in het Europese vervoersnet. Een opgesplitst spoorwegnet zou de uitdaging van het toenemende goederenverkeer niet aankunnen. Een verdeling van de bevoegdheden zou tevens een obstakel vormen voor de groei van het veelbelovende internationale reizigersverkeer in het algemeen en van de Thalys-hogesnelheidstrein in het bijzonder.

De regionalisering van het spoorwegnet zou evenmin bevorderlijk zijn geweest voor het vervoer van de duizenden pendelaars naar de grote tewerkstellingscentra in het Noorden en in het Zuiden van het land, maar vooral naar Brussel. Eén van de kenmerken van het Belgische spoorwegnet is dat de treinen via de hoofdstad het hele land bedienen. Het is niet moeilijk om te begrijpen dat een verbetering van het treinverkeer doorheen dit spoorwegknooppunt een enorme weerslag heeft op het verkeer in alle regio's. Het Belgische spoorwegnet is dermate vervlochten, dat een probleem op één plaats ervan een weerslag heeft op heel het net.

De NMBS moet dus federaal blijven en daarom hebben wij ons verzet tegen de vertegenwoordiging van de regio's in de raad van bestuur. Een federale organisatie is geen optelsom van regionale belangen, maar een synthese en een emanatie van de federale overheid. De vertegenwoordiging van de regionale vervoersmaatschappijen in het nieuwe strategisch comité is daarentegen verantwoord door de behoefte aan een goede coördinatie tussen de verschillende vervoerswijzen.

Ik ben ervan overtuigd dat de nieuwe synergieën en de verbetering van de verbindingen de dagelijkse gebruikers ten goede zullen komen.

Ook het behoud van de 60/40-verdeelsleutel juichen wij toe. Dit is steeds de verdeelsleutel geweest voor de spoorweginvesteringen. Hij is niet alleen billijk, hij is ook economisch verantwoord. Het dient tot niets een doeltreffend spoorwegnet te hebben in slechts één regio. België is trouwens een draaischijf in het internationale goederenverkeer.

De cijfers die sommigen aanvoeren om een andere verdeelsleutel te bepleiten, zijn je reinste fantasie. Verkeersstromen moeten niet alleen worden gemeten op de plaats waar ze ontstaan, maar over de volledige afstand die wordt afgelegd.

Ook de aan de NMBS toegestane budgettaire enveloppe schenkt ons voldoening. Uiteindelijk kreeg het meestbelovende scenario de voorkeur boven minimalistische scenario's die zouden geleid hebben tot een vermindering van de investeringen en tot een gebrekkig onderhoud van het net. Dat was één van onze fundamentele eisen. Met deze enveloppe kan de NMBS de investeringen doen die nodig zijn voor de modernisering en de ontwikkeling van het net. Het net zal opnieuw behoorlijk kunnen worden onderhouden, iets wat vandaag ongelooflijk genoeg niet het geval is.

gouvernement. C'est aujourd'hui chose faite. L'accord qui en résulte est un bon accord. Certes, sur un certain nombre de points, il reflète les inévitables transactions qui ont dû avoir lieu. Nous devons formuler des réserves sur certains points parce que l'on pouvait faire mieux et plus. Il ne saurait en être autrement pour une question à ce point fondamentale. L'architecture ainsi élaborée n'en reste pas moins un gage sérieux pour l'avenir.

C'est ainsi qu'au chapitre des acquis fondamentaux, nous retiendrons d'abord que, dans la réalité et pas seulement en apparence, la SNCB reste exclusivement une compétence fédérale. Nous n'avons jamais cessé de souligner à quel point l'exigence de cohérence, nécessaire à un véritable projet de mobilité durable, supposait le maintien d'une gestion uniquement fédérale de nos chemins de fer. C'est une condition d'autant plus indispensable que, par sa taille et sa position, la Belgique se trouve au cœur du réseau de transport européen et que l'on ne concevrait pas qu'un réseau éclaté puisse répondre à un défi croissant du transport de marchandises en constante augmentation. Un partage de compétences constituerait également un obstacle à la croissance du créneau très porteur qu'est le transport international de voyageurs, et tout particulièrement les trains à grande vitesse. Je ne peux que rappeler l'éclatant succès que constitue le Thalys, avec toutes ses conséquences positives pour l'environnement, notamment la réduction des émissions polluantes et de l'encombrement des axes de circulation.

L'éclatement du réseau de chemin de fer entre les régions n'aurait pas davantage été porteur pour le transport quotidien des milliers de navetteurs qui se rendent vers les grands centres d'emploi, tant au Nord qu'au Sud du pays. Je pense néanmoins à Bruxelles en particulier. L'une des caractéristiques du réseau belge est en effet que ses trains desservent l'ensemble du pays en transitant par sa capitale et l'un de ses premiers pôles d'emplois. Il n'est par conséquent pas difficile de se rendre compte que l'amélioration de la circulation des trains par ce nœud ferroviaire essentiel que constitue la capitale a bien évidemment des retombées considérables pour l'ensemble des trois régions, dans un rayon extrêmement large. Il n'est pas difficile non plus de se rendre compte que le réseau belge forme un tout à ce point imbriqué et indissociable que toute mesure prise en un point de celui-ci ou tout problème que l'on y rencontre a des conséquences sur le reste de ce réseau.

Je le répète : la SNCB est et doit rester fédérale. C'est pour cette raison que nous nous sommes opposés à la présence directe des régions dans le conseil d'administration de la société. Telle n'est pas leur rôle. Une organisation fédérale, ce n'est pas l'addition des intérêts régionaux, c'est une synthèse, c'est l'émanation des autorités fédérales. Par contre, la présence des représentants des sociétés régionales de transport au sein du nouveau conseil stratégique se justifie totalement par la nécessité d'une coordination entre les différents modes de transport et donc par le développement véritable de l'intermodalité.

Les usagers, j'en suis convaincu, ne pourront que se féliciter de ces nouvelles synergies et de l'amélioration des correspondances. L'effet de réseau pourra ainsi jouer à plein au bénéfice des utilisateurs quotidiens.

C'est aussi avec une évidente satisfaction que nous saluons le

De PS zal zeer aandachtig blijven toezien op de timing van de investeringen en op hun evenwichtige verdeling over de regio's. Alle gebruikers moeten profiteren van de modernisering.

De PS zal ook nauwlettend toezien op de cofinanciering door de Gewesten. Dit mechanisme mag geen voorwendsel zijn voor een sluipende regionalisering. Het mag slechts worden gebruikt in beperkte gevallen en binnen het strikte kader van de gewestelijke bevoegdheden inzake openbare werken. De belangrijkste werken moeten worden gefinancierd met de federale enveloppe, aangezien het om een federaal project voor heel het land gaat. Wij hebben gevraagd en bekomen dat de enveloppe beantwoordt aan de reële behoeften van de NMBS. Er mocht geen toestand ontstaan waarin een financiële bijdrage van de Gewesten onontbeerlijk zou worden.

De PS verheugt zich uiteraard over de aandacht die werd besteed aan de verbetering van de veiligheid. Het tragische ongeval te Pécrot heeft ons eraan herinnerd dat de veiligheidsuitrusting optimaal moet zijn. Met voldoening nemen wij akte van de wil om heel het spoorwegnet in versneld tempo uit te rusten met de recentste TBL-technologie, die belet dat een trein door een stopsein rijdt. Doeltreffende communicatiesystemen zullen de veiligheid aanzienlijk verbeteren, bijvoorbeeld de GSM-R voor de communicatie tussen de treinbegeleiders en het grondpersoneel. De inspanning is aanzienlijk, maar ze is onontbeerlijk. De investeringen in signalisatie en communicatie zullen niet alleen de veiligheid verhogen, ze zullen ook een gunstige weerslag hebben op de stiptheid en de kwaliteit van de dienst die aan de reizigers wordt aangeboden.

Voor de PS zijn deze twee doelstellingen prioritair. Stiptheid en een kwalitatieve dienstverlening zijn onontbeerlijk om het vertrouwen van de reizigers te herstellen en hen méér de trein te doen gebruiken.

Het heeft geen zin enkele minuten te winnen op een theoretische dienstregeling als er op sommige plaatsen bijna systematisch vertraging optreedt. De regelmatige reiziger moet dan een te grote marge incalculeren en het spoor verliest zijn voornaamste troef: zijn voorzienbaarheid.

De vooropgestelde compensaties voor vertragingen zullen de NMBS ertoe aanzetten dit probleem op te lossen en de algemene kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.

Uit elk verslag van de ombudsman blijkt dat de reizigers, en soms ook het personeel, klagen over het gebrek aan informatie.

Over het algemeen zijn we dus tevreden. Toch betreur ik dat de vakbonden uit de raad van bestuur worden verwijderd. Elke waarnemer zal bevestigen dat de vakbonden in het 75-jarig bestaan van de NMBS een overwegend positieve rol hebben gespeeld. Het is dan ook moeilijk te begrijpen waarom sommigen van hun uitsluiting een erezaak hebben gemaakt. Met meer steun hadden we ons standpunt misschien beter kunnen verdedigen. Hoe het ook zij, de vakbonden zullen aanwezig zijn in de strategische raad. Geen enkel bedrijf kan goed draaien zonder de medewerking van zijn personeel.

maintien de la clef de répartition 60/40. Cette clef a toujours été la base de la répartition des investissements ferroviaires. Elle se justifie non seulement du point de vue de l'équité mais aussi pour des raisons économiques. En termes de débouchés, il ne sert à rien d'avoir un réseau performant dans une région s'il ne l'est pas dans les autres, d'autant plus que la Belgique est une plaque tournante internationale, particulièrement pour le transport des marchandises.

Cette remarque m'offre l'occasion de souligner à quel point les chiffres avancés par d'aucuns pour instaurer une autre clef de répartition peuvent être complètement fantaisistes. En effet, en matière de transport, le trafic ne se mesure pas seulement à l'endroit où il est engendré mais du point de départ à son point d'arrivée. Cette vérité économique me paraît aussi élémentaire qu'incontournable.

Je rangerai aussi parmi les motifs de satisfaction le montant de l'enveloppe budgétaire accordée à la SNCB. Sur ce point, le scénario le plus porteur a finalement été retenu contre des scénarios minimalistes qui auraient conduit à un désinvestissement et à un manque d'entretien du réseau. Il s'agissait d'une de nos revendications fondamentales. L'enveloppe ainsi réservée à la SNCB permettra de faire face aux investissements nécessaires à la modernisation et au développement du réseau. Elle permettra aussi de maintenir le réseau dans un parfait état d'entretien, ce qui n'était jusqu'ici pas garanti, aussi incroyable que cela puisse paraître.

Le PS, soyez-en sûrs, restera particulièrement attentif à ce que tous ces investissements soient réalisés selon un calendrier précis et équilibré entre toutes les régions. Il est évidemment indispensable que la modernisation se fasse au profit de tous et que ses bénéfices parviennent à l'ensemble des usagers à un rythme similaire.

Le PS restera également attentif à la mise en œuvre éventuelle des systèmes de cofinancement par les régions. Ces mécanismes ne peuvent servir de prétexte à une régionalisation larvée. C'est pourquoi ils ne pourront intervenir que dans des cas limités et dans le cadre strict des compétences des régions en matière de travaux publics. Il s'indique en effet que les travaux essentiels soient financés par l'enveloppe fédérale car il s'agit d'un projet fédéral concernant l'ensemble du pays. Le montant prévu est de nature à répondre aux besoins futurs. C'est pour cette raison que nous avons demandé et obtenu qu'il corresponde aux besoins réels de la SNCB. Il ne pouvait être question de créer une situation de carence pour nos chemins de fer qui rendrait indispensable l'apport d'un financement régional.

Le PS se réjouit évidemment de l'attention qui est portée à l'amélioration de la sécurité. Le tragique accident de Pécrot a rappelé l'impérieuse nécessité d'un équipement de sécurité optimal. Nous prenons donc acte avec satisfaction de la volonté d'équiper à un rythme accéléré l'ensemble du réseau ferroviaire des derniers développements de la technologie TBL destinée à la protection des trains. Ce système une fois fonctionnel rendra impossible le franchissement d'un signal d'arrêt. De même, les systèmes de communication performants, comme le GSM-R qui assure les échanges d'informations entre le personnel d'accompagnement des trains et le personnel au sol, renforcent considérablement la sécurité. L'effort à consentir, même s'il est considérable, est indispensable. Il est par ailleurs à noter qu'outre une sécurité

De PS verheugt zich erover dat werd ingegaan op haar eis dat de eenheid van het bedrijf en de openbare verankering gewaarborgd blijven.

Met deze eis wilden we vermijden dat de bevoegdheden en verantwoordelijkheden werden opgesplitst, zoals in Groot-Brittannië, waar de toestand van het net te wensen overlaat en de reorganisatie van de spoorwegdiensten soms op een zeer chaotische wijze is verlopen.

De overheden moeten te allen tijde de strategische prioriteiten kunnen vastleggen van een zo belangrijk onderdeel van het economisch leven als de spoorwegen.

Voor wie streeft naar duurzame groei en mobiliteit is het een illusie te geloven dat alleen de markt zou kunnen bepalen wat de behoeften zijn van een nationaal spoorwegnet.

Uit de uiteenzettingen van vanochtend is gebleken dat er méér dan nuanceverschillen bestaan tussen de standpunten.

Het regeringsakkoord over de NMBS opent nieuwe perspectieven en wettigt een zeker optimisme over de toekomst van het spoor en de mobiliteit in België. De PS zal de regering dan ook steunen.

accrue, les investissements en signalisation et en communication auront aussi pour les usagers des effets positifs sur la ponctualité et la qualité du service offert.

Ces deux objectifs sont aussi prioritaires pour le PS. En effet, ponctualité et qualité du service sont indispensables pour restaurer la confiance des usagers et pour les inciter à utiliser davantage le rail. Or, les griefs majeurs exprimés par ces mêmes usagers concernent précisément ces deux points.

Gagner quelques minutes sur l'horaire théorique ne sert à rien si elles sont systématiquement perdues dans des retards quasi endémiques à certains endroits. La ponctualité est indispensable pour planifier un déplacement de façon réaliste. Les retards trop fréquents obligent l'utilisateur méticuleux à prévoir de trop grandes plages horaires pour ses déplacements et à perdre ainsi le principal atout du rail : sa prévisibilité.

Les compensations prévues en cas de retard inciteront donc la SNCB à accorder la priorité au règlement de ce problème et, de manière générale, à améliorer la qualité globale du service offert, soit une donnée des plus importantes.

Chaque rapport du médiateur se fait l'écho du manque d'informations dont l'utilisateur se plaint et qu'il partage parfois avec le personnel des chemins de fer.

Quoique ce bref tour d'horizon soit globalement satisfaisant, je le répète, in fine j'exprimerai un regret. Je veux parler de l'exclusion des syndicats du conseil d'administration. Depuis 75 ans que fonctionne la SNCB, tout observateur externe a pu aisément admettre que le bilan du rôle des syndicats avait été positif et on ne comprend donc pas pourquoi certains se sont fait un point d'honneur à les exclure aujourd'hui. Plus nombreux, nous aurions pu mieux défendre ce point de vue. Cela étant, les organisations syndicales continueront à être utilement et efficacement représentées au sein du conseil stratégique. Ce n'est que justice et bon sens car leur apport continuera à être indispensable au sein de la nouvelle société. Quelle entreprise performante peut-elle, en effet, se passer de la collaboration du personnel qui la fait vivre et fonctionner ?

Enfin, et c'était à bon droit une demande pressante des mêmes syndicats, l'unicité de l'entreprise et son ancrage public sont garantis. C'était aussi une exigence fondamentale du PS et nous nous réjouissons évidemment qu'elle ait été rencontrée.

Cette exigence n'est pas vaine. Elle vise à éviter un éclatement des compétences et des responsabilités, comme en Grande-Bretagne, où la situation du réseau n'est pas satisfaisante et où la réorganisation des services ferroviaires s'est parfois faite de la manière la plus désordonnée.

C'est pour la même raison que le PS tient particulièrement à cet ancrage public. Il est indispensable que les pouvoirs publics puissent déterminer à tout moment les priorités stratégiques d'un élément aussi fondamental pour l'économie d'un pays qu'est son réseau ferroviaire.

Il serait illusoire de penser que le « marché » suffirait à lui seul à déterminer les besoins du réseau national par rapport à des objectifs aussi essentiels que la croissance et la mobilité durables.

Les interventions de ce matin ont fait apparaître plus que des nuances dans les points de vue exprimés.

En conclusion, pour le PS, l'accord du gouvernement ouvre

De heer René Thissen (PSC). – Twee jaar geleden werd aangekondigd dat er een nieuwe wind zou gaan waaien. De mobiliteit zou een politieke prioriteit worden. Ik geef toe dat we daar nog nooit zoveel over hebben horen praten. De commissie voor de Financiën is trouwens met een gedachtewisseling daarover begonnen. Wat baat het echter zoveel te praten als de beslissingen worden uitgesteld of minder over de projecten dan over het begrotingsbedrag gaan?

Ik wil de geschiedenis niet overdoen, maar zal toch terugkomen op enkele zaken die uw politiek sinds het begin hebben getekend en waarbij op beslissende ogenblikken strategische blunders werden gemaakt.

Meer dan een jaar geleden stond u voor fundamentele onderhandelingen over de toekomst van de NMBS. Het investeringsplan moest opnieuw worden geëvalueerd. Toen bestond de kans een echt project uit te werken en een nieuw voluntaristisch beleid vast te stellen met een goed uitgewerkt, becijferd mobiliteitsplan. De reiziger wacht daarop. Wij hebben echter slechts een ruzie over de hervorming van de NMBS-structuren gezien en geen enkele dialoog met de belangrijkste gesprekspartners, die u slechts enkele dagen voor de uiteindelijke beslissing voor de eerste maal hebt ontmoet.

In de plaats van u op het essentiële te richten, hebt u de deur opengezet voor een nieuwe onderhandeling. U hebt uw socialistische partner warm gemaakt door u eerst op personenkwesties te concentreren, wellicht in naam van de nieuwe politieke cultuur. Ik hoef niet te herinneren aan de episode waarin Jacky Morael zich reeds de raad van bestuur zag leiden. Dat alles zijn slechts bijkomstigheden. Daardoor hebt u het uw collega's uit het noorden mogelijk gemaakt deze buitenkans te benutten om een regionaliseringsproces te starten dat zij als onomkeerbaar beschouwen. Als voorstander van deze regionalisering heeft de eerste minister deze kans aangegrepen om u dit dossier af te nemen ten voordele van zijn kabinetschef. U hebt zich dus de verantwoordelijkheid laten ontnemen voor de meest fundamentele dossiers voor de toekomst van het spoor in het komende decennium. De heer Defeyt, uw partijvoorzitter, is er nog altijd niet van gekomen. Laten we echter terugkeren naar het huidige meerderheidsakkoord over de NMBS.

De gebruikers, pendelaars en occasionele cliënten van de NMBS willen in de beste voorwaarden kunnen reizen. Het akkoord beantwoordt nauwelijks aan hun behoeften en verwachtingen. U zal me tegenwerpen dat alles in het beheerscontract zal worden geregeld. Dat is gedeeltelijk waar. We zullen daarop terugkomen in de discussie over de resolutie die weldra in onze vergadering zal worden besproken. Er is nog altijd geen beslissing over het op vier sporen brengen van de lijn Brussel-Namen of over snelle lijnen langs de autowegen, terwijl drie van de vier GEN-lijnen vanuit het noorden van het land vóór 2006 zullen worden gerealiseerd. Het lijdt geen twijfel dat nieuwe, comfortabele wagons bij voorrang daaraan zullen worden toegewezen. Aldus vertraagt u steeds meer de realisatie van

pour la SNCB de nouvelles perspectives et permet d'entrevoir avec un certain optimisme l'avenir du rail et de la mobilité en Belgique. C'est donc volontiers que nous accompagnerons le gouvernement dans sa mise en œuvre.

M. René Thissen (PSC). – Il y a deux ans, un souffle nouveau était annoncé. La mobilité allait être au cœur de l'activité politique et il est vrai, je vous l'accorde, que nous n'en avons jamais autant entendu parler. La commission des Finances a d'ailleurs entamé une réflexion sur le sujet. Mais à quoi sert-il de tant parler si, à terme, les décisions sont tantôt reportées, tantôt portent moins sur les projets que sur l'enveloppe budgétaire ?

Mon objectif n'est pas de refaire l'histoire, mais je ne résiste pas à la tentation de revenir sur certains épisodes qui ont jalonné votre action politique depuis le début de cette législature, des erreurs stratégiques ayant été commises à des moments décisifs.

Il y a plus d'un an, vous vous trouviez à la veille de négociations fondamentales pour l'avenir de la SNCB. Le plan d'investissement devait être réévalué. L'occasion était belle d'élaborer un vrai projet, de fixer une nouvelle politique volontariste avec un plan de mobilité correctement ficelé, chiffré et planifié, et tant attendu par l'usager.

Qu'avons-nous vu ? Une bagarre sur la réforme des structures de la SNCB et une absence totale de dialogue avec les interlocuteurs essentiels que vous avez rencontrés pour la première fois quelques jours avant la décision finale !

Au lieu d'atteindre cette ambition initiale, bien vite reléguée au rayon des bonnes intentions, et de vous concentrer sur l'essentiel, vous avez ouvert la porte à une nouvelle négociation. Bien sûr, vous avez titillé la susceptibilité de votre partenaire socialiste, en centrant d'abord le débat sur des questions de personnes, peut-être au nom de la nouvelle culture politique ? Je suppose qu'il est inutile, au sein de cette assemblée, de vous rappeler l'épisode où Jacky Morael se voyait déjà conduire le conseil d'administration. Il s'agit de questions, somme toute bien accessoires, au regard des réels enjeux en matière de mobilité. À cause de cette focalisation outrancière, vous avez permis à vos collègues du nord de profiter de l'aubaine pour amorcer un processus de régionalisation qu'ils considèrent eux-mêmes comme irrémédiable. Le Premier ministre, chantre de cette régionalisation, a sauté sur l'occasion pour vous dessaisir de ce dossier au profit de son chef de cabinet. En d'autres termes, vous vous êtes fait rafler la responsabilité des dossiers les plus fondamentaux pour le devenir ferroviaire dans notre pays pour la prochaine décennie. À le lire, M. Defeyt, président de votre parti, n'en est pas encore remis. Passons sur ces épisodes peu glorieux pour en arriver à l'accord politique qui lie aujourd'hui la majorité au sujet du plan SNCB.

L'usager, le navetteur et le client occasionnel de la SNCB espèrent ou, devrais-je dire, désespèrent de pouvoir voyager dans de meilleures conditions. Qu'apporte l'accord en la matière ? Bien peu par rapport aux besoins et aux attentes ! Vous me rétorquerez que tout cela sera réglé dans le cadre du contrat de gestion. C'est partiellement vrai et nous y reviendrons lors de la discussion relative à la résolution qui sera prochainement soumise à notre assemblée. En tout état

het GEN naar het zuiden van het land, terwijl de lijn naar Ottignies met verlenging naar Luxemburg met 42.000 reizigers per dag één van de meest gebruikte is.

Er is nog steeds geen samenwerkingsakkoord voor het GEN, hoewel geregeld wordt gezegd dat men bezig is dit akkoord op te stellen. Er is evenmin enige betekenisvolle vooruitgang over de lijn Namen-Luxemburg, terwijl het Groothertogdom vragende partij is en bereid is een veel ambitieuzere modernisering te financieren. Er is evenmin enige verbetering van de snelheid tussen Luik en Namen, geen verbinding naar Bierset, geen concrete voorstellen over de complementariteit tussen het spoor en de Waalse havens van Luik, Namen, La Louvière en Charleroi. Uiteindelijk moeten we vaststellen dat ook van de heropening van de lijnen Ottignies-Nijvel, Virton-Aarlen en Libramont-Bastenaken, die u nochtans als prioritair kwalificeerde, niets in huis zal komen. Ik veronderstel dat de bouw van een tweede HST-terminal in Schaarbeek u meer zegt. Waar zijn de Waalse en Franstalige belangen in dit investeringsplan van de NMBS?

De regering heeft natuurlijk besloten geen beslissing te nemen over bepaalde investeringen.

De minister zegt dat ze voldoende middelen heeft gekregen, maar ook daar heb ik mijn twijfels over.

Het werd uiteindelijk 664 miljard, maar men vergeet dat het voorstel van de NMBS een tienjarenplan betrof en niet over een periode van twaalf of vijftien jaar liep. Dit stemt dus overeen met het intermediaire plan van 500 miljard dat de NMBS voorstelde en niet met het voluntaristische plan waar de groenen mee uitpakten. Waarom heeft men geen plan van 1000 miljard over 20 jaar aangekondigd? Dat was een mooie mediastunt geweest, die u verder tot niets verplichtte. De termijn is zo lang dat u er zeker de verantwoordelijkheid niet voor zal hoeven te dragen.

Als men ervan uitgaat dat de investering over een periode van vijftien jaar wordt gespreid, nemen de investeringen van de overheid in het spoor elk jaar met 6 miljard af, namelijk van jaarlijks 49 miljard naar 43 miljard in uw plan. De vakbonden en de publieke opinie hebben dit ook al begrepen.

Bovendien zegt de minister niet dat ze, om dit plan effectief over twaalf jaar te spreiden, voor 90 miljard rekent op een alternatieve financiering die vandaag nog onzeker is.

Men heeft het over het realiseren van activa, maar is dat niet hypothetisch, aangezien de NMBS momenteel niet in staat is dit punt na te leven in het kader van de verbintenissen die ze is aangegaan ten opzichte van HST-FIN?

Men zal ook een beroep doen op leasing, maar uitte de minister destijds juist geen zware beschuldigingen aan het adres van de directie van de NMBS over die methode?

Het akkoord voorziet ook in cofinanciering door de gewesten. De uitspraak van Patrick Dewael dat het "een kleine stap voor de mobiliteit, maar een grote stap voor de regionalisering van de NMBS" is, bevestigt dat die cofinanciering op termijn tot de opsplitsing van de NMBS zal leiden en nu al een afwijking van de 60/40-verdeelsleutel mogelijk maakt.

In deze context vind ik het gebrek aan middelen bij het Waalse en het Brusselse Gewest verbijsterend.

de cause, il n'y a toujours pas de décision quant à la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Namur ou de la création de lignes rapides le long des autoroutes alors que trois des quatre axes RER en provenance du nord du pays seront réalisés pour 2006 ! Pas de doute que lors de leur mise en service, des voitures neuves et confortables, seront affectées en priorité à ces voies. En reportant ainsi une décision politique capitale sur la localisation de ces voies, vous retardez toujours plus la réalisation du RER vers le sud du pays, alors que la ligne qui mène à Ottignies avec prolongation vers Luxembourg est l'une des plus fréquentées avec ses 42.000 voyageurs quotidiens.

Toujours pas d'accord de coopération pour le RER bien que cet accord soit régulièrement annoncé comme étant en phase de rédaction. On rédige donc mais l'accord proprement dit reste dans les limbes. Toujours pas d'avancée significative sur la ligne Namur-Luxembourg alors que le Grand-Duché de Luxembourg est demandeur et prêt à financer une modernisation beaucoup plus ambitieuse. Toujours pas d'amélioration de vitesse entre Liège et Namur, de desserte de Bierset, de propositions concrètes de valorisation de l'intermodalité entre le rail et les ports wallons : Liège, Namur, La Louvière et Charleroi. Finalement, on doit bien constater l'enterrement de première classe pour la réouverture des lignes Ottignies-Nivelles, Virton-Arlon et Libramont-Bastogne, que vous aviez vous-même jugées prioritaires. Je suppose que le maintien du projet de construction d'un deuxième terminal TGV à Schaarbeek vous passionnera plus et vous conviendra davantage !

En fin de compte, où sont les intérêts wallons et francophones dans ce plan d'investissement de la SNCB ?

Bien sûr, le gouvernement a décidé de ne pas décider pour certains investissements.

Par ailleurs, madame la ministre, vous prétendez avoir obtenu les moyens de vos ambitions. Là aussi, permettez – moi d'avoir quelques doutes !

En effet, si le chiffre mythique de 644 milliards a finalement été retenu, on oublie un peu rapidement que la proposition de la SNCB portait sur un plan décennal et non sur une période de douze ou de quinze ans. Cela correspond au plan intermédiaire de 500 milliards proposé par la SNCB et pas du tout à un quelconque plan volontariste à propos duquel les écologistes roulaient des mécaniques. Pourquoi ne pas avoir annoncé un plan de 1.000 milliards en vingt ans ? La nouvelle aurait fait joli dans les médias, sans vous engager davantage. C'est tellement éloigné que vous ne devrez évidemment pas en assumer la responsabilité.

Si l'on considère que l'investissement est étalé sur une période de quinze ans, les investissements publics des chemins de fer seront réduits chaque année de 6 milliards de francs, passant de 49 milliards actuellement à 43 milliards dans votre plan. Les syndicats et l'opinion publique ne s'y sont d'ailleurs pas trompés.

Par ailleurs, madame la ministre, vous omettez de dire clairement aux citoyens que pour que ce plan puisse réellement être étalé sur douze ans, vous avez pris le parti de recourir à des financements alternatifs d'environ 90 milliards qui restent aujourd'hui de l'ordre de l'aléatoire.

Bovendien rijzen er een aantal vragen.

Welk soort werken zal men kunnen cofinancieren? Wie zal daarover beslissen: de NMBS, de regering? Is dit een taak voor de strategische raad van de NMBS?

Ik kijk uit naar de antwoorden van de minister.

Ik vermoed dat de minister ons met betrekking tot de regionalisering van de NMBS wil geruststellen met het vooruitzicht van cofinanciering door de privé-sector.

Voor welke werken zal dit gelden en in welke mate? Wat zal bedrijven ertoe aanzetten te investeren in een infrastructuur die maar een bescheiden return oplevert?

Dreigt een dergelijk partnerschap niet veeleer een verkapte privatisering te worden van de rendabele activiteiten van de NMBS? Is dat niet precies wat de PS en Ecolo recent nog verwierpen?

In de raad van bestuur worden de vakbonden voortaan geweerd, in tegenstelling tot wat in onze buurlanden gebeurt. Daartegenover staat de oprichting van een strategische raad waarin de vakbonden en de gewesten vertegenwoordigd zijn, maar op vragen over het ware gewicht ervan wordt nogal dubbelzinnig gereageerd.

Van tweeën één: ofwel heeft de strategische raad reële macht en hebben de gewesten een flinke vinger in de pap, ofwel heeft die raad weinig macht en hebben de vakbonden voortaan geen invloed meer.

De minister wil tegen 2010 het aantal reizigers met 50% zien stijgen. Denkt de minister dat dit akkoord de reizigers ertoe zal aanzetten hun wagen te laten staan om de trein te nemen, nu de uitschakeling van de vakbonden de kans op stakingen nog vergroot? Gaat de regering niet voorbij aan de gewettigde verwachting van de reizigers om over een degelijk spoorwagennet te beschikken?

Het akkoord maakt immers een geleidelijke, feitelijke regionalisering van de NMBS ten voordele van Vlaanderen mogelijk. Het stelt de investeringen met twee jaar uit zonder de nodige keuzes te maken, met als gevolg dat de uitvoering van het GEN aan Waalse zijde wordt vertraagd. Er wordt geen aandacht besteed aan de verbinding met de luchthavens van Bierset en Gosselies en de treinreizigers worden niet op een positieve manier aangesproken. Kortom, dit akkoord maakt geen deel uit van een algemeen mobiliteitsbeleid.

Zal de algemene resolutie die binnenkort in de Senaat wordt besproken, niet meer zijn dan een lijst van goede bedoelingen en loze beloften? De manier waarop de toekomst van de NMBS werd bezegeld, geeft ons alvast weinig reden tot optimisme.

Certes, on parle de réalisations d'actifs, mais celles – ci ne sont-elles pas hypothétiques, compte tenu de l'incapacité actuelle de la SNCB d'y satisfaire, notamment, dans le cadre des engagements qu'elle a souscrits vis-à-vis de la financière TGV ?

Le recours au leasing serait également prévu mais, madame la ministre, à une certaine époque, n'avez – vous pas justement émis des accusations extrêmement graves à l'égard de la direction actuelle de la SNCB à propos de cette méthode ?

Vous me direz que l'accord prévoit également le recours au cofinancement par les Régions. Ainsi que le confirment les propos de Patrick Dewael, paraphrasant le cosmonaute Armstrong : « Ceci est un petit pas pour la mobilité, mais un grand pas pour la régionalisation de la SNCB », on peut raisonnablement estimer, contrairement à ce que pensent certains, qu'un tel cofinancement conduira à terme à la régionalisation de la SNCB en permettant dès aujourd'hui de sortir de la clé 60/40 pour certains investissements.

Dans ce contexte, le manque de moyens des Régions wallonne et bruxelloise me laisse particulièrement perplexe – je pense à l'évolution quantitative et qualitative divergente au détriment de ces dernières.

Par ailleurs, un certain nombre de questions se posent.

Quel type de travaux pourra-t-on cofinancer ?

Quelle sera l'instance qui déterminera les investissements à réaliser par la voie du cofinancement ? Le gouvernement ? La SNCB ?

Cela relèvera-t-il des missions du conseil stratégique de la SNCB ?

Vos réponses m'intéressent beaucoup, madame la ministre.

Je suppose également que vous comptez nous rassurer sur la régionalisation future de la SNCB en parlant de la possibilité, pour le secteur privé, de participer au financement.

Je réitère mes questions.

Quels seront les travaux visés ? À concurrence de quels montants ?

Quel intérêt les entreprises privées auront-elles à investir dans une infrastructure générant un faible *return* ?

Loin de rassurer, ce partenariat ne risque-t-il pas tout simplement d'aboutir à une privatisation larvée des seules activités bénéficiaires de la SNCB, laquelle se verrait progressivement écartée des activités les plus rentables ? N'est-ce pas exactement ce que récusait, encore récemment, le PS et Ecolo ?

Quant aux nouvelles structures, vous nous proposez une réduction de la composition du conseil d'administration dont les syndicats seront exclus, à la différence de ce qui se fait en France, en Allemagne et aux Pays-Bas. En contrepartie, vous nous proposez la création d'un « conseil stratégique » ouvert aux organisations syndicales et aux représentants des Régions via les sociétés de transport, conseil stratégique dont on nous dit tantôt qu'il aura du poids lorsqu'on évoque la présence des syndicats, tantôt que son influence sera minime lorsqu'on évoque la présence des Régions.

De deux choses l'une : ou bien le conseil stratégique possède

De voorzitter. – Ik verzoek de ingeschreven sprekers de spreektijd die hun door het Bureau in overeenstemming met het akkoord tussen alle partijen werd toegewezen, in acht te nemen.

De heer François Roelants du Vivier (PRL-FDF-MCC). – *Vooraleer het over het strategische herstructureringsplan van de NMBS te hebben, wil ik namens mijn fractie mijn medeleven betuigen met de rouwende families na het ongeval in Pérot. Die tragische gebeurtenissen herinneren ons eraan dat het leven geen prijs heeft en de veiligheid evenmin.*

Dat is de reden waarom we het voorstel steunen om de veiligheidsnormen uit het beheerscontract te halen, zodat ze rechtstreeks via koninklijk besluit kunnen worden vastgelegd en aldus onttrokken worden aan de economische druk die op een onderneming kan worden uitgeoefend. Om dezelfde reden wensen we dat de veiligheidsmaatregelen uit het investeringsplan klaar en duidelijk worden omschreven en dat ze binnen de kortst mogelijke termijn kunnen worden uitgevoerd.

De heer Thissen heeft gesproken namens zijn fractie. Hij kan gerust zijn: ik zal hetzelfde doen.

Structuurhervormingen, beheerscontract, twaalfjarig investeringsplan, dat zijn de drie elementen van de nieuwe NMBS.

Zowel wat de structuren als wat de investeringen betreft, stellen we een verkapt regionalisering vast, vermits de gewesten vertegenwoordigd zullen zijn in de nieuwe strategische raad van de NMBS. “Ik betaal meer, dus krijg ik

un pouvoir réel, et les Régions entrent en force dans les mécanismes de décision, ou bien il en a peu, et les syndicats sont dorénavant exclus de toute influence.

Vous avez, enfin, déclaré votre volonté d’augmenter le nombre d’usagers de 50% à l’horizon 2010. Pensez-vous que cet accord convaincra les usagers de choisir le rail au détriment de la route ? Le risque accru de grèves, apparu à la suite de l’éviction des syndicats du conseil d’administration, n’incitera certainement pas l’automobiliste à délaisser sa voiture au profit du rail. Le gouvernement n’a-t-il pas fini par oublier l’essentiel, c’est-à-dire le droit de tous les usagers du rail à disposer d’un réseau ferroviaire performant ?

Nous sommes en droit de le craindre, et cela pour plusieurs raisons. L’accord permet, tout d’abord, une régionalisation progressive de fait de la SCNB au profit de la Flandre. Ensuite, il retarde les investissements de deux ans, tout en ne choisissant toujours pas entre une mise à quatre voies et les lignes rapides, retardant ainsi la mise en place du RER, côté wallon. Par ailleurs, il néglige la liaison avec les aéroports de Bierset et de Gosselies. De plus, il ne lance aucun signal fort au profit des navetteurs-clients, sauf celui du risque de grèves accrues. Cet accord, enfin, n’est pas intégré dans une politique globale de mobilité.

La résolution globale qui sera bientôt discutée au Sénat deviendra-t-elle un nouveau catalogue de bonnes intentions à ranger au rayon des promesses médiatisées ? L’avenir nous le dira, mais la façon dont a été engagé le devenir de la SNCB ne nous donne malheureusement pas l’occasion de prôner l’optimisme. Espoir déçus, volontarisme fichu, usagers revus... Telle est notre conclusion !

M. le président. – Je demande aux orateurs inscrits dans la discussion de bien vouloir respecter le temps de parole qui leur a été imparti en fonction de l’accord conclu, au sein du Bureau, entre tous les partis.

M. François Roelants du Vivier (PRL-FDF-MCC). – Je m’en tiendrai, monsieur le président, aux douze minutes dont je dispose pour développer mon intervention.

Avant d’aborder le plan stratégique de redéploiement de la SNCB tel qu’il a été adopté par le gouvernement à la fin du mois dernier, je souhaite, au nom de mon groupe, m’associer à la douleur des familles endeuillées à la suite de l’accident de Pérot, lequel nous a tous bouleversés. La vie – les faits tragiques sont, hélas, là pour nous le rappeler – n’a pas de prix, et la sécurité ne peut en avoir non plus.

C’est la raison pour laquelle nous soutenons la proposition consistant à « sortir » les normes de sécurité du contrat de gestion, afin qu’elles soient directement fixées par arrêté royal et ainsi soustraites à toute pression économique susceptible de s’exercer sur l’entreprise. Nous souhaitons, pour la même raison, que les mesures de sécurité prévues dans le plan d’investissement soient identifiées, d’une part, de façon claire et, d’autre part, suivant un échancier basé sur les délais les plus brefs possible, compte tenu des impératifs techniques.

Cela dit, je voudrais maintenant aborder le plan stratégique de redéploiement de la SNCB, les réflexions qu’il nous inspire et les questions qu’il suscite. Vous êtes intervenu au nom de votre groupe, monsieur Thissen. Soyez sans crainte, je m’exprime, à mon tour et au nom du mien, dans le cadre de ce

ook meer”: dat is het geliefkoosde refrein dat de rijkste gewesten, Länder, regioni en andere Autonomias in hun respectieve federale staten zingen. In Italië noemt men dat het egoïsme van de rijken.

Dit is vreemd in een Europa waar gewerkt wordt aan Trans-Europese netwerken en waar het regionaal beleid de kloof tussen de rijkste en armste regio's wil dichten. Als Europeaan betreur ik een dergelijke handelswijze.

Een welvarende regio mag haar minder rijke buur niet opzij duwen.

Om goederen vanuit Antwerpen te vervoeren is een goede infrastructuur nodig in het hele land. Het zou contraproductief zijn bijvoorbeeld een doeltreffende verbinding met het zuiden van Europa, via Namen en Luxemburg te verwaarlozen.

Als men inzake reizigersvervoer Brussel goed bedient, komt dit de welvaart van alle gewesten ten goede. Subsidiariteit is één zaak, regionalisering een andere. Ik hoop dat de regering de confederale koortsaanvallen in de vervoersector zal kunnen bedwingen.

De NMBS krijgt dus een strategische raad waarin de vakbonden vertegenwoordigd zijn en die het investeringsplan samen met de toezichtminister moet uitvoeren en controleren. De raad zal ook over het beheerscontract onderhandelen en het uitvoeren. Over welke manoeuvreerruimte zal de raad daadwerkelijk beschikken? Het antwoord staat ongetwijfeld in het voorontwerp van wet over de hervorming van de overheidsbedrijven dat tegen het einde van deze maand werd aangekondigd, maar wellicht kan de minister nu al een en ander verduidelijken.

Mijn fractie verheugt zich erover dat het beheerscontract precieze verplichtingen inzake kwaliteit, veiligheid en vooral stiptheid zal opleggen. Dat is bijzonder belangrijk voor de pendelaars, die in vergelijking met de internationale reizigers stiefmoederlijk worden behandeld.

Het investeringsplan heeft betrekking op 677 miljard en is gespreid over twaalf jaar. Op voorwaarde althans dat het wordt uitgevoerd. In het verleden werden de NMBS-tienjarenplannen telkens na twee à drie jaar al herzien.

Drie investeringen liggen ons nauw aan het hart. Allereerst het GEN, dat niet alleen voor Brussel, maar ook voor de twee andere gewesten van vitaal belang is. We moeten zo snel mogelijk aan het werk gaan, want Brussel is niet alleen de hoofdstad van België maar ook van Europa. Brussel mag niet langer verstikt en vervuild worden door het autoverkeer, dat alleen zal verminderen als er een alternatief komt in de vorm van regelmatig, snel en comfortabel vervoer. Het GEN is dus absoluut prioritair.

Een tweede belangrijke investering betreft de verhoging van de snelheid op de Waalse aslijn Luik-Namen. Ook hiermee mag omwille van de economische herstructurering van Wallonië niet te lang worden gewacht.

Een derde belangrijk dossier betreft de lang verwachte modernisering van de lijnen 161 Brussel-Namen en 162 Namen-Luxemburg. Omdat Frankrijk getalmd heeft met de aanleg van de HST Parijs-Straatsburg, hebben we nu de kans om een snelle verbinding tussen Brussel en Straatsburg te

débat.

Réformes des structures, contrat de gestion, plan d'investissement de douze ans, tels sont les trois volets qui composent le nouveau visage de la SNCB.

En ce qui concerne les structures de même – j'y reviendrai plus tard – que les investissements, il nous faut bien constater une régionalisation larvée, du fait de la présence des Régions au sein du nouveau conseil stratégique de la SNCB. « Je paie plus, donc je reçois plus » ; tel est devenu, paradoxe d'une Europe en construction, le refrain préféré des Régions, Länder, Regioni et autres Autonomias les plus riches de leurs États fédéraux respectifs. C'est ce qu'en Italie, on a défini, s'agissant du nord vis-à-vis du sud, comme l'« *egoismo dei ricchi* », l'égoïsme des riches.

Comme je viens de le dire, le fait est étrange, dans une Europe où l'on se préoccupe des réseaux transeuropéens, du rail sans frontières, et dont tout le sens de la politique régionale consiste à réduire l'écart séparant les régions les plus riches des régions les plus pauvres. Permettez donc à un Européen convaincu de regretter que l'on entre ainsi à reculons dans l'Europe.

J'ajouterai toutefois qu'une région prospère ne peut se permettre de faire l'impasse sur sa voisine moins pourvue.

Transporter des marchandises depuis Anvers nécessite une bonne infrastructure tout au long du parcours et il serait contre-productif de ne pas réaliser par exemple une liaison efficace vers le Sud de l'Europe via Namur et Luxembourg.

De même, bien desservir Bruxelles, extra ou intra muros dans le domaine du transport des voyageurs, contribue à la prospérité de chaque région du pays. C'est pourquoi le principe de subsidiarité est une chose, le principe de régionalisation, une autre. J'espère à tout le moins que le gouvernement saura contenir les poussées de fièvre confédérale dans le secteur des transports.

Il y aura donc un conseil stratégique de la SNCB, ouvert aux organisations syndicales et chargé d'exécuter et de contrôler le plan d'investissement avec le ministre de tutelle. De plus, il lui appartiendra de négocier et d'exécuter le contrat de gestion. Ce rôle n'est pas davantage défini. Peut-on savoir quelle part de sa mission sera consultative et laquelle sera délibérative ? En d'autres termes, quelle sera sa réelle marge de manoeuvre ? La réponse se trouve sans doute dans l'avant-projet de loi réformant la structure de l'entreprises publique, annoncé pour la fin de ce mois, mais d'ores et déjà je serais reconnaissant envers Mme la ministre de nous fournir quelques indications à cet égard.

Je n'insisterai pas sur le futur contrat de gestion, puisqu'il conviendra de juger sur pièces, mais mon groupe se réjouit qu'il introduise des obligations précises en matière de qualité, de sécurité et, singulièrement de ponctualité. Ce sont d'excellentes contraintes, notamment par rapport au voyageur de banlieue, plus communément appelé « navetteur » sous nos cieux, qui n'a guère été choyé, contrairement à l'utilisateur des lignes internationales, et qu'il faudrait enfin bien servir.

J'en viens au plan d'investissement, doté de 677 milliards sur douze ans. Première réflexion : pourvu qu'il se réalise ! En effet, le passé n'incite guère à l'optimisme : aucun plan décennal de la SNCB n'a été mené à son terme, ayant été

realiseren. De regering van het Groothertogdom wil de lijn, die een belangrijke schakel vormt in de Trans-Europese netwerken, mee financieren. Het is onaanvaardbaar dat het traject Brussel-Aarlen, dat 180 km bedraagt, twee uur duurt, terwijl men in één uur en 25 minuten van Brussel naar Parijs spoort.

Over andere vragen zullen we het hebben als we de resolutie bespreken van de werkgroep Mobiliteit, waaraan ik namens mijn fractie heb meegewerkt.

Nog andere vragen betreffen de keuze van het rollend materieel, het onthaal van de reizigers, maar ook de herfinanciering van de exploitatierekeningen. Ik heb me tot de essentie willen beperken omdat ik weet dat het om een compromis gaat dat naast positieve ook negatieve punten omvat.

De heer Frank Creyelman (VL. BLOK). – De federale beleidsverklaring van 17 oktober 2000 zette de krijtlijnen uit voor toekomstige beleidsacties. Terecht heeft de regering het

remis en question après 2 ou 3 ans... Beaucoup de chemin reste donc à parcourir, et les échéances précises de ce plan devront être respectées pour qu'il soit crédible.

Parmi tous les investissements prévus sur une aussi longue période, j'en citerai trois qui nous tiennent particulièrement à cœur.

Tout d'abord le RER, vital pour Bruxelles mais aussi pour les deux autres régions. Il faut, avec des moyens certes limités, se mettre au travail rapidement, sans désespérer. Car Bruxelles, faut-il le rappeler à la veille de la présidence belge, a une vocation de capitale, nationale certes, mais aussi européenne. Il faut à tout prix arrêter l'asphyxie de Bruxelles, congestionnée et polluée chaque jour par un flot automobile qui ne se réduira qu'avec l'arrivée d'un moyen de transport alternatif à l'auto individuelle, un moyen de transport régulier, rapide et confortable, en un mot comme en cent, le RER est une priorité absolue.

Deuxième investissement important, l'amélioration de la vitesse sur la dorsale wallonne Liège-Namur. Il faut là aussi des échéances rapprochées pour accompagner le redéploiement économique de la Région wallonne.

Et enfin, troisième dossier non négligeable, la modernisation tant attendue de la ligne 161 Bruxelles-Namur et 162 Namur-Luxembourg. Alors que la France a retardé de nombreuses années le TGV Est Paris-Strasbourg, l'opportunité s'ouvre d'une voie rapide entre Bruxelles et Strasbourg. Le gouvernement grand-ducal ne cesse de solliciter et souhaite contribuer financièrement à cette infrastructure. Cet axe est essentiel dans le cadre des réseaux transeuropéens, puisqu'il va desservir toute l'Europe d'entre-deux, d'Anvers à Milan. On a trop attendu, trop sacrifié au TGV pendant des années et il n'est que temps d'entreprendre le chantier de modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Il n'est pas acceptable que Bruxelles-Arlon prenne près de 2 heures pour 180 km, alors que l'on parcourt Bruxelles-Paris en 1 heure 25.

Le temps qui m'est imparti ne me permet pas d'aborder beaucoup d'autres questions que suscite ce débat. Nous aurons du reste l'occasion d'y revenir avec l'examen de la résolution à laquelle j'ai contribué au nom de mon groupe, un travail qui a été mené par un groupe de travail présidé par mon excellent collègue, M. Ramoudt, et qui traitait de la mobilité dans son ensemble.

D'autres questions se posent également : le choix du matériel roulant, l'accueil des voyageurs, mais aussi le refinancement des comptes d'exploitation qui mériteraient une longue intervention. J'ai donc tenu à me limiter à l'essentiel, sachant que l'accord dégagé est un compromis qui comporte, à côté d'avancées ou de garanties comme celle de l'unicité juridique de la société, des zones d'ombre, voire des questions préoccupantes.

Je remercie par avance la ministre des éléments de réponse et d'appréciation qu'elle voudra bien apporter en conclusion de ce débat, qui concerne un sujet essentiel pour tous nos concitoyens, celui de la mobilité moderne dans une Europe à l'aube du XXI^e siècle.

M. Frank Creyelman (VL. BLOK). – *La déclaration de politique fédérale du 17 octobre 2000 trace les lignes des futures actions politiques. La mobilité est, à juste titre, une*

mobiliteitsprobleem tot één van haar prioriteiten gebombardeerd. Een essentieel onderdeel van het mobiliteitsplan van de regering is een pakket maatregelen ter verbetering van het spooraanbod. Het NMBS-investeringsplan 2001-2010 is van groot sociaal-economisch belang voor heel het land en in het bijzonder voor de economisch belangrijkste regio, Vlaanderen. Het belang van de te nemen beslissingen en beleidsopties kan dan ook niet genoeg worden benadrukt. Alvorens de visie van mijn fractie op de toekomst van de NMBS toe te lichten wens ik het toch even te hebben over de veiligheid bij de NMBS.

Ik wens de treinramp in Pécrot niet te misbruiken om mijn toespraak meer dramatiek te geven, maar ik kan ook moeilijk naast een aantal feiten kijken, feiten die rechtstreeks of onrechtstreeks hebben bijgedragen tot de ramp, feiten en vooral fouten waarin ook de politieke wereld een grote verantwoordelijkheid draagt. Ik kan er bijvoorbeeld moeilijk naast kijken dat het gebrek aan visie van de diverse beleidsverantwoordelijken er op alle niveaus voor heeft gezorgd dat de veiligheid bij de NMBS niet de hoogste prioriteit heeft gekregen.

Om budgettaire redenen werd de vernieuwing van het materiaal uitgesmeerd in de tijd. De investeringen voor de HST vragen zoveel financiële middelen dat er niet genoeg meer overblijft voor de modernisering van het binnenlands vervoer. Mijn fractie heeft daartegen in het verleden geprotesteerd en terecht.

Ik kan er evenmin naast kijken dat er op korte termijn een groot aantal machinisten moet worden aangeworven en opgeleid en dat de NMBS dus blijkbaar een weinig vooruitziend personeelsbeleid voert. In die omstandigheden de werkdruk bij de ervaren machinisten opvoeren en voor de nieuwe machinisten beknibben op de duur van de opleiding is onmiskenbaar een fout van het management. De gevolgen voor de veiligheid zijn duidelijk: werkdruk brengt stress, oververmoeidheid en verstrooidheid met zich, een gebrek aan opleiding leidt tot fouten zoals in Pécrot. Als er bij het vaststellen van een onregelmatigheid misverstanden kunnen ontstaan over wie de stroomtoevoer op een bepaald deel van het spoornet moet afsnijden, dan ontbreekt het ook op dat vlak aan training, informatiebeheer en doorgewone alertheid.

Het kan ook anders. Ik verwijs graag naar de structuur en het management bij De Lijn, een bevoegdheid van de gewesten en dat ziet men. Tramconducteurs staan permanent in radioverbinding met de dispatching, trams rijden nooit in tegenrichting op één spoor, het ondergrondse metronet is uitgerust met een blokkeersysteem dat metrostellen automatisch kan doen vertragen of stoppen als ze te snel rijden, er hangen nood telefoons. Voor trams en bussen bestaat dat allemaal en nochtans rijden die veel minder snel, met veel minder mensen en zonder gevaarlijke stoffen. Voor de treinen is dat er allemaal niet. De top van de NMBS zegt dat daarvoor geen geld is. Voor een overheidsbedrijf dat jaarlijks 80 miljard opsloort en reizigers vervoert aan 250.000 frank per jaar, is dat nogal kras. Dat bewijst ook dat in het verleden niet de juiste prioriteiten werden gelegd. Zo kan ik er ook moeilijk naast kijken dat veel van de problemen waar de NMBS mee kampt, te maken hebben met haar logge, ouderwetse machtsstructuur. De spoorwegen staan symbool voor alles wat slecht loopt in België: gigantische verliezen,

des priorités du gouvernement. Le plan de mobilité du gouvernement comprend une série de mesures destinées à améliorer l'offre de transport par rail. Le plan d'investissement 2001-2010 de la SNCB a une importance socio-économique primordiale pour l'ensemble du pays, en particulier pour la Flandre.

Avant de vous expliquer le point de vue de mon groupe sur l'avenir de la SNCB, je souhaite aborder le problème de la sécurité.

Je ne veux pas abuser de la catastrophe ferroviaire de Pécrot pour dramatiser davantage mon discours, mais je peux difficilement ignorer certains faits qui ont, directement ou indirectement, contribué à la catastrophe. Par exemple, le manque de vision des différents responsables politiques, à tous les niveaux, a fait en sorte que la sécurité n'a pas reçu la priorité voulue à la SNCB.

Pour des raisons budgétaires, le renouvellement du matériel a été étalé dans le temps. Les investissements réalisés pour le TGV nécessitent tellement de moyens financiers qu'il ne reste plus assez pour la modernisation du trafic intérieur. Dans le passé, mon groupe a protesté, à juste titre, contre cette situation.

En outre, je ne peux ignorer qu'un grand nombre de conducteurs doivent être recrutés et formés en peu de temps. La pression mise sur les conducteurs expérimentés et la réduction de la durée de formation des nouveaux conducteurs sont, sans conteste, une erreur de gestion. Les conséquences pour la sécurité sont évidentes : stress, surmenage, distraction et manque de formation conduisent à des erreurs comme à Pécrot.

Cela peut être différent. Je me réfère volontiers à la structure et à la gestion de De Lijn qui relève de la compétence des régions. Les conducteurs de tram sont en liaison radio constante avec le dispatching, les trams ne roulent jamais à contresens sur une voie, les rames de métro sont équipées d'un système de blocage automatique qui peut les freiner ou les stopper en cas de vitesse excessive, il y a des téléphones de secours. Tout cela n'existe pas pour les trains mais bien pour les trams et les bus qui, pourtant, roulent beaucoup moins vite, ont beaucoup moins de passagers et ne transportent pas de produits dangereux. La direction de la SNCB dit qu'il n'y a pas d'argent pour cela. C'est quand même fort pour une entreprise publique qui engloutit chaque année 80 milliards et 250.000 francs par voyageur.

Je peux également difficilement ignorer que de nombreux problèmes de la SNCB découlent de la lourdeur et du caractère rétrograde de sa structure de pouvoir. Les chemins de fer sont le symbole de tout ce qui va mal en Belgique : des pertes colossales, des nominations politiques, des syndicats qui siègent au Conseil d'administration, etc.

La SNCB n'est pas gérée comme une entreprise mais comme un ensemble d'îlots où chaque groupe doit avoir son mot à dire et sa part du gâteau. Les sommes gigantesques dont dispose la SNCB frappent l'imagination. Les syndicats, l'autorité politique et la gestion profitent du statu quo typiquement belge à la SNCB. Le débat qui a été mené jusqu'à présent concerne plus les nominations et les positions de force que la mobilité et la sécurité. Ceux qui veulent maintenir le statu quo ne sont certainement pas innocents

politieke benoemingen, vakbonden die mee in het bestuur zitten, ondoorzichtige financiële operaties, een gebrek aan verantwoordelijkheid, enzovoorts.

De NMBS wordt niet geleid als één bedrijf, maar als een verzameling van eilandjes, waarbinnen iedere machtsgroep zijn zeg moet hebben en zijn deel van de koek wil binnenrijven. De gigantische miljardenbedragen waarover de NMBS kan beschikken, spreken dan ook tot de verbeelding. De vakbonden, de politieke overheid en het management willen allen hun machtsposities veiligstellen en genieten met volle teugen van het typische Belgisch status quo bij de NMBS. Het mediadebat zoals het tot dusver werd gevoerd, is overigens het beste bewijs van die stelling. Dit debat gaat meer over benoemingen en machtsposities dan over mobiliteit en veiligheid. Zij die het status quo willen aanhouden, gaan geen van allen vrijuit in de tragedie van Pécrot. Ik kan en wil daar niet naast kijken.

België is een eigenaardig land met eigenaardige zeden en gebruiken. In ieder normaal land zouden investeringen in een vitale sector als het spoorvervoer op basis van een objectieve behoefte-analyse worden berekend. Liggen de noden voor 70% in Vlaanderen dan moet 70% van de investeringen ook in Vlaanderen gebeuren. Zo simpel is dat, maar niet in België.

België is niet voor niets het land van de Brusselse wafels en vooral van de Brusselse wafelijzers. De 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië zorgt er voor dat als er 60 frank wordt uitgegeven in Vlaanderen er ook 40 frank moet worden uitgegeven in Wallonië.

Nochtans pleit de realiteit tegen een dergelijke verdeling. Vlaanderen brengt 90% voort uit de Belgische goederenstroom. De Antwerpse haven is goed voor de helft van de Vlaamse goederenstroom. Niet alleen voor de Vlaamse, maar voor de hele Belgische economie zijn extra spoorlijnen levensnoodzakelijk om de Antwerpse haven te ontsluiten. In dit verband zijn ook de ontsluiting van Zaventem en de spoorontdubbeling Brugge-Gent belangrijk.

Er kan niet worden naast gekeken. De grote fileproblemen met alle gevolgen van dien voor het milieu, doen zich voor in de Vlaamse ruit Brussel-Leuven-Antwerpen-Gent. Wallonië kent nauwelijks fileproblemen en kent evenmin een gebrek aan spoorcapaciteit. Terwijl Vlaanderen en Brussel willens nillens moeten investeren in nieuwe en zwaardere spoorlijnen heeft Wallonië het luxeprobleem van een snellere verbinding met Brussel uitgevonden om haar onnatuurlijk aandeel in de investeringskoek te verantwoorden. De investeringen die in het belang van het hele land in Vlaanderen moeten worden gedaan, zijn zo gigantisch dat ze niet zomaar via het huidige verdeelmechanisme kunnen worden uitgevoerd zonder de staat voor een budgettair probleem te stellen. Er is te weinig geld om de 60/40-verdeling te handhaven en tegelijkertijd de noodzakelijke investeringen in Vlaanderen te doen. Om dat op te lossen, mogen de Vlamingen de nationale investeringen in Vlaanderen voor een stuk mee betalen. Zelfs dat wilden de Franstaligen aanvankelijk niet aanvaarden.

Wallonië blijft halsstarrig vasthouden aan de 60/40-verdeling en als Vlaanderen meer geld wil voor de ontsluiting van de Antwerpse haven, dan moet Vlaanderen dat maar zelf betalen.

Aangezien in deze staat alle beslissingen altijd op maat van de Franstaligen en de belangengroepen worden genomen, ziet

dans la tragédie de Pécrot.

La Belgique est un pays bizarre aux moeurs bizarres. Dans tout pays normal et dans un secteur aussi vital que le rail, les investissements seraient calculés sur la base d'une analyse objective des besoins. Si 70% des besoins se situent en Flandre, 70% des investissements doivent également se situer en Flandre. C'est aussi simple que cela, mais pas en Belgique. La clé de répartition de 60/40 entre la Flandre et la Wallonie veut que, lorsqu'on dépense 60 BEF en Flandre, on doit dépenser 40 BEF en Wallonie.

Pourtant, la réalité ne plaide pas en faveur d'une telle répartition. La Flandre amène 90% du flux des marchandises belges. Le port d'Anvers prend la moitié de ces marchandises. Des lignes de chemin de fer supplémentaires sont vitales pour l'économie de la Belgique et pour désenclaver le port d'Anvers. Dans ce sens, le doublement de la voie Bruges-Gand est important pour le développement de Zaventem.

C'est évident, les gros problèmes d'embouteillages et leurs conséquences sur l'environnement se situent dans la zone Bruxelles-Louvain-Anvers-Gand. La Wallonie souffre peu de problèmes de circulation et encore moins d'un manque de capacité du chemin de fer. Alors que la Flandre et Bruxelles veulent investir dans de nouvelles lignes, la Wallonie s'invente le luxe d'une liaison rapide vers Bruxelles pour justifier sa part du gâteau des investissements. Il y a trop peu d'argent pour maintenir la clé de répartition de 60/40 et pour réaliser, dans le même temps, les investissements indispensables en Flandre. La Wallonie s'entête toutefois à réclamer le maintien de cette clé de répartition mais, si la Flandre veut désenclaver le port d'Anvers, elle doit le financer elle-même.

Toutes les décisions ayant toujours été prises en fonction des francophones et des groupements d'intérêts, il semble donc que le gouvernement va investir sur la base de critères politiques sans tenir compte des compétences et de la rentabilité. En 2010, nous aurons sur les bras une entreprise ferroviaire encore plus grande avec des pertes encore plus importantes. Mais pourquoi cela inquiéterait-il la Wallonie ? Pourquoi les Wallons perdraient-ils le sommeil à cause de la rentabilité des investissements ? C'est encore la Flandre prospère qui, à la longue, paiera la facture.

Ce n'est pas le français mais le russe qui est la langue officielle en Wallonie. Chaque fois qu'il faut apporter des modifications logiques au système belge qui menacent les privilèges de la Wallonie, le niet de la classe politique wallonne retentit. Contre toute logique, Écolo donne priorité au soi-disant intérêt de la Wallonie dans la lutte menée contre les embouteillages qui polluent l'environnement.

Pour trouver une solution au dossier de la SNCB, il faut plus que de petits jeux politiques. La part du marché des chemins de fer dans le transport des voyageurs et des marchandises diminue à vue d'œil alors qu'elle devrait augmenter mais, pour cela, il faut plus que la construction de quelques liaisons ferroviaires de luxe en Wallonie.

Dans nos pays limitrophes, les chemins de fer ont notamment opté pour une diminution des subsides d'exploitation, un plus grand apport du secteur privé, une dépolitisation des organes de gestion et une régionalisation du trafic local.

het er dus naar uit dat de overheid gaat investeren op basis van politieke criteria zonder rekening te houden met de behoeften en de rentabiliteit. In 2010 zullen we dan opgescheept zitten met een nog groter spoorbedrijf, met nog grotere verliesposten en met een niet meer te delgen schuldenlast. Maar waarom zou Wallonië zich daarover druk maken? Waarom zouden de Walen wakker liggen van de rentabiliteit van de investeringen? Het zogenaamd welvarende Vlaanderen zal op de duur de factuur alweer betalen.

Niet het Frans, maar het Russisch is de officiële taal in Wallonië. Telkens wanneer er logische veranderingen aan het Belgisch systeem moeten worden aangebracht die de onnatuurlijke bevoordeling van Wallonië in gevaar dreigen te brengen, klinkt het *njet* van de Waalse politieke klasse. Ook de zogezegd niet in communautaire aangelegenheden geïnteresseerde Waalse groenen sluiten zich maar al te graag aan bij dit Waalse front. Ecolo geeft, tegen elke ecologische logica in, voorrang aan het vermeende belang van Wallonië boven de strijd tegen de milieubelastende files. Ik vraag me overigens af welk belang Wallonië erbij denkt te hebben de Vlaamse economische melkkoe te wurgen. Naast het wegwerken van een zekere frustratie, zie ik er geen.

Voor het oplossen van het NMBS-dossier is er meer nodig dan politieke machtsspelletjes en financieel getouwtrek ten voordele van Wallonië en van het Belgische status-quo. Het marktaandeel van de spoorwegen in het reizigers- en goederenvervoer daalt zienderogen terwijl het zou moeten stijgen om de problemen van het wegvervoer weg te werken. Om het marktaandeel van de spoorwegen in het personen- en goederenvervoer op te krikken, is er meer nodig dan het aanleggen van enkele snellere luxe spoorverbindingen in Wallonië.

In onze buurlanden opteren de spoorwegen voor minder subsidies voor de exploitatie, voor een grotere inbreng van de privé-sector, depolitisering van de bedrijfsorganen, concurrentie op het spoorwegnet en regionalisering van het lokale verkeer. Vooral dit laatste is in België onmogelijk. De defederalisering van het mobiliteitsdossier is taboe. Het andere redelijke alternatief is in België evenmin mogelijk. Investerings op basis van objectieve gegevens zijn voor Wallonië onaanvaardbaar. Sommige Walen voegen er zelfs aan toe dat defederalisering het einde van het land betekent en zeker het einde van de regering. De spoorwegen krijgen bijna hetzelfde mythische belang voor het voortbestaan van België als de loge, de kerk, het vorstenhuis en de sociale zekerheid. Ik betwijfel sterk dat het einde van de federale spoorwegen het einde van het land zou betekenen. Misschien zou ze wel het einde van de regering betekenen. Beide opties zijn vanuit mijn oogpunt toe te juichen. De ene noch de andere is in het nadeel van Vlaanderen.

Het Vlaams Blok ziet slechts een oplossing om een einde te stellen aan het voortdurende gekibbel tussen Vlamingen en Walen en dat is het opheffen van deze staat *tout court*. Ooit zal het wel zover komen, maar intussen kunnen wij de bevoegdheid over het volledige mobiliteitsgegeven beter overdragen aan de gewesten. De cofinanciering en de prefinanciering zijn niet van belang. Een zitje meer of minder in de raad van bestuur van de NMBS is dat evenmin. Wat wel nodig en noodzakelijk is, is de volledige regionalisering van de NMBS en van het hele mobiliteitsdossier.

La défédéralisation du dossier de la mobilité est tabou dans notre pays. Des investissements réalisés sur la base de données objectives sont inacceptables pour la Wallonie. Certains Wallons ajoutent même que la défédéralisation signifierait la fin du pays et, certainement, du gouvernement. Ce serait peut-être la fin du gouvernement mais pas du pays. À mon sens, il faut acclamer ces deux options. Ni l'une ni l'autre ne sont défavorables à la Flandre.

Le Vlaams Blok ne voit qu'une solution pour mettre fin aux tiraillements incessants entre les Flamands et les Wallons : l'abolition pure et simple de cet État. Cela se fera un jour mais, entre-temps, il serait préférable de transférer les compétences relatives à l'ensemble de la mobilité vers les régions. Ce qui importe ce n'est pas le cofinancement et le préfinancement ou un siège de plus ou de moins au Conseil d'administration de la SNCB, mais bien la régionalisation complète de la SNCB et de l'ensemble du dossier de la mobilité.

Dès lors, la Flandre et la Wallonie pourront choisir leurs investissements prioritaires et la manière dont ils veulent les réaliser. Dans un passé pas très lointain, le Parlement Flamand est arrivé à la conclusion qu'un plan de mobilité propre à la Flandre ne pourra être efficace sans disposer de toutes les compétences en matière de chemin de fer. Certains partis semblent l'avoir oublié.

La catastrophe de Pécrot n'a pas seulement démontré, douloureusement, l'incompétence de la gestion. Elle a également confronté le monde politique à la réalité.

L'accident de Pécrot n'est pas seulement la conséquence d'une erreur humaine. La mauvaise volonté des politiques pour exécuter des réformes indispensables est également à l'origine de cette catastrophe. La manière dont ce gouvernement veut aborder le dossier de la SNCB ne fait que deux vainqueurs : d'une part, les Wallons et les groupes d'intérêts qui, une fois de plus, préservent leur pouvoir et, d'autre part, les nationalistes Flamands qui, grâce à la énième preuve de mauvaise volonté belge et au préjudice que la Belgique cause à la Flandre, peuvent encore compter sur un plus grand nombre de partisans. Pour cela, je vous remercie.

Zowel Vlaanderen als Wallonië kunnen dan zelf hun prioritaire investeringen bepalen en kiezen hoeveel en waarin ze wensen te investeren. Het Vlaams Parlement is in een nog niet zo grijs verleden trouwens tot de conclusie gekomen dat een eigen Vlaams mobiliteitsplan nooit sluitend kan zijn zonder over de volledige bevoegdheid over het spoor te beschikken. Enkele partijen zijn dit blijkbaar vergeten.

De treinramp in Pécrot heeft niet alleen op een pijnlijke manier de onkunde van het management aangetoond, maar heeft ook de politieke wereld met de neus op de realiteit gedrukt.

Beleidsbeslissingen die soms tijdens nachtelijke vergaderingen worden genomen, hebben ook een invloed op de wereld buiten de politiek. Beslissingen, ingegeven door eigenbelang binnen de besloten cenakels van de macht, kunnen grote gevolgen hebben voor de mensen die concreet met die beleidsopties moeten omgaan.

Het treinongeval in Pécrot is niet alleen het gevolg van een menselijke fout. Aan de oorsprong ervan ligt de onwil van de politiek om noodzakelijke hervormingen uit te voeren die tegen de bestaande machtspositie ingaan. De manier waarop deze regering het NMBS-dossier wil aanpakken, kent daarmee slechts twee winnaars: enerzijds de Walen en de belangengroepen die eens te meer hun macht veilig stellen en anderzijds de Vlaams-Nationalisten, die dankzij het zoveelste bewijs van Belgische onwil en Belgische benadeling van Vlaanderen op nog meer aanhang zullen kunnen rekenen. Voor dat laatste dank ik u allen.

De heer Guy Moens (SP). – We feliciteren de regering voor het plan dat zij voorlegt en dat nu in uitvoering wordt gebracht over een periode van twaalf jaar. Daardoor zal de vervoersproblematiek in dit land, voor zover het met de spoorwegen te maken heeft, aanzienlijk wordt verbeterd. Dat daaraan niet moet worden getwijfeld is het gevolg van het feit dat men logische criteria en rationele uitgangspunten heeft gehanteerd om het plan, vooral de uitbreidingsinvesteringen, op te stellen. De logische criteria, die door de spoorwegen zelf en niet door de politiek naar voor werden geschoven, waren, voor het goederenvervoer de nadruk op de zeehavens, en voor het personenvervoer vier grote uitgangspunten om te zorgen voor een vervoer tussen 30 en 500 kilometer, de bediening van de grote steden, de verbetering van het pendelvervoer en de gemakkelijke bereikbaarheid van de toeristische aantrekkingspolen. Als we al die criteria met elkaar verbinden, blijkt inderdaad dat de investeringen daaraan volledig tegemoetkomen.

Dat is de rationaliteit van het plan, maar wat is het psychologische gevolg van dergelijke rationele maatregelen, die ik toejuich maar die af en toe ook op de psyche van de mensen een bepaalde impact kunnen hebben? Ik wil niet spreken over de Vlaams-Waalse verhoudingen, de zestig-veertig-verdeling. Ik wil het enkel hebben over de manier waarop in kleinere regio's op een dergelijke rationaliteit wordt gereageerd. Als Limburger kan ik niet anders dan de aandacht vragen voor de gevolgen daarvan. Wij krijgen in Limburg van de uitbreidingsinvesteringen van een goede 100 miljard drie miljard, terwijl de bevolking zeven à acht procent uitmaakt. Limburg geraakt dus niet aan de helft van wat het zou moeten krijgen. Antwerpen daarentegen krijgt 50 miljard. West- en Oost-Vlaanderen samen halen 20 procent. Ik spreek

M. Guy Moens (SP). – *Nous félicitons le gouvernement pour le plan qu'il nous présente et qui sera mis en œuvre sur une période de douze ans. La mobilité dans ce pays, pour autant qu'elle ait à voir avec les chemins de fer, en sera considérablement améliorée.*

Les positions logiques avancées par les chemins de fer et non par les politiques étaient, en ce qui concerne le transport des marchandises, de mettre l'accent sur les ports maritimes et, en ce qui concerne le transport des personnes, de veiller à quatre grands principes à savoir, un transport de 30 à 500 kilomètres, la desserte des grandes villes, l'amélioration des navettes et l'accessibilité des pôles d'attraction touristiques. En reliant ces critères entre eux, on constate que les investissements vont totalement dans ce sens.

C'est la rationalité du plan, mais quel peut-être l'impact psychologique de telles mesures, que j'approuve toutefois, sur les gens ? Je ne veux pas parler des relations Flandre-Wallonie et de la clé de répartition de 60/40. Je veux seulement parler de la façon dont certaines régions ont réagi à cette rationalité. En tant que Limbourgeois, je ne peux que vous demander d'accorder votre attention à ces conséquences. Le Limbourg reçoit trois milliards des investissements destinés aux extensions qui se montent environ à 100 milliards, alors que notre population représente 7 à 8%. Nous n'atteignons donc pas la moitié de ce que nous devrions recevoir. Par contre, Anvers reçoit 50 milliards. Je ne vous parle même pas en terme de Flamands et de Wallons parce que les habitants de la province du Luxembourg sont aussi mal lotis que les Limbourgeois. Cela ne signifie pas que c'est un mauvais plan ou que je critique la façon dont les moyens sont affectés. Si un service spécialisé

niet in termen van Vlamingen en Walen, want de Luxemburgers worden even slecht behandeld als de Limburgers. Dit betekent niet dat dit een slecht plan is, of dat ik kritiek heb op de wijze waarop de beschikbare middelen worden gealloceerd. Ik wil er enkel op wijzen dat, wanneer een universele dienstverlening voor het personenvervoer moet worden verstrekt in alle regio's, dit in Limburg noodzakelijkerwijze niet door de spoorwegen zal gebeuren, maar door onze eigen vervoermaatschappij De Lijn. De criteria van het plan voor de spoorwegen geven daar aanleiding toe. In de psyche van de mensen zal uiteindelijk worden geconcludeerd dat onze vervoermaatschappij niet de nationale maatschappij van de spoorwegen is, maar De Lijn. Doordat te weinig aandacht werd gegeven aan de subregionale spreiding van de middelen, zou het goede doel dat wordt nagestreefd en dat logisch verantwoord is, psychologisch wel eens een ander effect kunnen hebben. Het is geen kritiek. Ik vraag bij de uitvoering van het plan de spoorwegen zeer goed in het oog te houden en ervoor te zorgen dat de kruimels die aan Limburg werden toegekend, op het juiste moment, zo vroeg en zo extensief mogelijk, worden toegekend.

De heer Marc Hordies (ECOLO). – *Toen ik vernam dat de Senaat een debat over de NMBS zou organiseren, heb ik me voor dit thema laten inspireren door de actualiteit: door het dramatische ongeval in Pécrot enerzijds en door wat politiek voor de regering op het spel staat anderzijds.*

Men heeft mij gezegd dat het om een algemeen debat ging. Dat is toch wel heel breed!

Ik heb besloten mijn acht minuten spreektijd aan de spoorwegmannen te besteden.

Sinds maanden heb ik de gelegenheid spoormannen te ontmoeten en zij lijken mij erg aan hun beroep gehecht, maar tegelijkertijd ook zeer ongerust.

De jongste tijd gaan de politieke gesprekken vooral over miljardeninvesteringen en spoorlijnen. Na tientallen jaren schaarste heeft de regering de gesprekstijd over en de middelen voor de mobiliteit opnieuw vrijgemaakt. Dat is een grote overwinning voor een duurzame mobiliteit.

Ik was nochtans verwonderd te horen dat goederentreinen vaak niet vertrekken bij gebrek aan treinbestuurders. Een en ander werd overigens door talrijke getuigen bevestigd. 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?

Dat werd van alle kanten bevestigd. Er bestaat een echt probleem van mensen bij de NMBS, een probleem dat niet noodzakelijk van budgettaire maar wel van organisatorische aard is en dat raakt aan de structuren zelf van de NMBS als autonoom bedrijf. Ondanks de krachtige aanmaningen van de directie dat het personeel geen contact zou nemen met de pers of met de politieke overheid, hebben we toch een aantal getuigenissen van spoormannen kunnen verzamelen. Ik zal u daaruit enkele uittreksels voorlezen.

Over de indienstnemingen, ik citeer: "Twintig jaar lang heeft de NMBS alle indienstnemingen opgeschort en vacante

doit être fourni dans toutes les régions, au Limbourg ce ne sera pas nécessairement par les chemins de fer mais par notre propre société de transport De Lijn. Les critères du plan vont en ce sens. La population en tirera finalement la conclusion que notre société de transport n'est plus la SNCB mais De Lijn. On n'a pas été assez attentif à la dispersion sous-régionale des moyens. Le but logique que vous poursuivez pourrait, psychologiquement, avoir un effet pervers. Ce n'est pas une critique. Je demande, lors de la mise en œuvre du plan, de veiller à ce que les miettes allouées au Limbourg lui soient attribuées dans les meilleurs délais.

M. Marc Hordies (ECOLO). – *Lorsque j'ai appris qu'un débat sur la SNCB aurait lieu dans l'enceinte du Sénat, je me suis enquis du thème de ce débat au vu de l'actualité : dramatique avec l'accident de Pécrot, ou politique avec les enjeux gouvernementaux en la matière.*

On m'apprit qu'il s'agissait d'un débat général. C'est large !

J'ai décidé de céder la parole, de dédier ces huit minutes aux travailleurs du rail, aux cheminots.

J'ai 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 les moyens pour la mobilité, après des dizaines d'années de disette. Et c'est une victoire essentielle pour une mobilité durable.

Mais, au niveau du transport de marchandises, j'ai été frappé d'entendre dire – et cela fut confirmé par de nombreux témoignages – que, trop souvent, les convois ne partaient pas faute de conducteurs. Je me suis donc inquiété de la question humaine de la SNCB et du recrutement du personnel adéquat.

À quoi sert-il d'investir en lignes, en machines, si le personnel n'est pas là, s'il est insuffisamment formé ou s'il est démotivé ?

Cela m'a été confirmé partout. Il y a un vrai problème humain à la SNCB, un problème qui n'est pas nécessairement d'ordre budgétaire mais bien organisationnel et qui touche aux structures mêmes de la SNCB, entreprise autonome. Malgré – et c'est un problème politique – les injonctions fermes au silence de la part de la direction, sommation à la clef, auprès du personnel de ne prendre langue ni avec la presse ni avec le pouvoir politique, j'ai reçu un certain nombre de témoignages de cheminots, témoignages dont je vais vous lire quelques extraits.

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.

Ik citeer: “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.”

Ik citeer verder: “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, zonder daarom 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 en officieel te worden opgenomen in de equipe waarin ze reeds werkzaam was. 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.”

Met betrekking tot de voorbereidende opleiding, ik citeer: “Omdat het beroep van spoorman zeer specifiek is, moet ieder personeelslid door de maatschappij worden opgeleid, hetzij bij zijn indiensttreding, hetzij na een bevorderingsexamen.”

Ik citeer nog iemand anders: “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 voorwegen 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?

In dit verband verwijs ik naar het voorstel van de werkgroep Mobiliteit van de Senaat om 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

En ce qui concerne les recrutements.

Je cite : « Durant 20 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, en masse à nouveau. La continuité et le relais doux entre générations s’avèrent ainsi impossible.

Je cite : «.. 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. »

Je cite encore : « 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 bien 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. »

... Et de citer le cas de cette employée qui, engagée contractuellement d’abord pour une durée de deux ans, puis d’un an supplémentaire, remplissant très bien sa fonction, décide de passer un examen pour obtenir le statut de cheminot ; elle a dû attendre quatre mois pour savoir qu’elle avait réussi l’épreuve et trois mois supplémentaires pour voir confirmer son choix, à savoir rejoindre le métier et l’équipe dans lesquels elle était, soit sept mois au total.

Un autre témoignage parle de 15 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 : « Du fait que le métier de cheminot est spécifique, chaque agent est donc amené à être formé par la société, soit lors de son recrutement, soit lors des examens de promotion. »

Je cite un autre : « Je constate une méconnaissance complète 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 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

opleiding vereisen. Voor anderen is het moeilijk om voor die betrekkingen in aanmerking te komen. Nadien wordt het moeilijk om deze betrekkingen op te vullen omdat de betrokken personeelsleden niet in drie ploegen van acht uur wenssen te werken en niet onder hun kwalificatie willen blijven werken. Op die manier verliest het bedrijf tijd en geld.”

Een 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?”

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 buitenlands multicultureel cliënteel. Ook de nationale en internationale communicatie in het bedrijf vormt een uitdaging voor de talenopleiding.”

In verband met de transversale opleiding wil ik de volgende getuige citeren: “Sinds het bedrijf werd opgedeeld in “business units”, staat elke eenheid autonoom in voor de opleidingen. Dat werkt vrij goed voor alles wat zeer technisch en zeer functioneel is, omdat de opleiders meer soepelheid en creativiteit aan de dag leggen. Al wat destijds transversaal werd georganiseerd, is echter uit de opleidingen verdwenen.”

In verband met de opleiding van leidinggevendenden wordt gezegd: “De vorige structurele generatie in dit huis heeft voor opleiding van een middenkader gezorgd. Zij kon daarbij rekenen op de belangstelling van spoormannen 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 de klanten die zelf te maken krijgen met de disfuncties die

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, par exemple recrutement d’universitaires ou de gradués sur des postes qui ne nécessitent pas une formation aussi élevée. Il est difficile aux autres d’accéder à ces postes. Il devient ensuite difficile de pourvoir ce genre de postes – par exemple poste en 3x8 – puisque ces agents ne vont pas rester à un poste en dessous de leur qualification. Il en résulte 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 pour obtenir une rémunération de début pas très attractive et travailler à toutes les heures, en 3x8, les week-ends, les fêtes, et avoir beaucoup de jours à récupérer ? »

J’en arrive au problème des langues et de la formation. Voici un témoignage : « 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 remplacer la perspective « formation égale coût », par une politique d’investissement qui prenne en compte les objectifs de l’individu et les objectifs de l’entreprise à moyen terme. En tant qu’entreprise commerciale 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 relever le défi de la communication nationale et internationale au sein de l’entreprise. »

En ce qui concerne la formation transversale, je cite un autre témoignage : « Depuis la division de l’entreprise en « business units », l’autonomie de formation a été accordée à chaque unité. Elle fonctionne assez bien pour ce qui est très technique, très pointu, très « fonction », parce que les formateurs ont gagné en souplesse, en liberté créatrice. Mais tout ce qui était naguère transversal a été gommé de notre paysage formatif. »

Quant à la formation des cadres, on me dit : « 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, on m’a parlé du 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 compensations 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 ;

voortvloeiën 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.

De heer Johan Malcorps (AGALEV). – Belangrijk in het nieuwe spoorplan is de nadruk die wordt gelegd op de kwaliteit van het reizigersverkeer. Daardoor komt er een tegengewicht voor de discussie op Vlaams niveau over basismobiliteit. Ten onrechte is er in Vlaanderen soms bijna exclusief aandacht voor investeringen in het goederenvervoer per spoor. Het belang van het spoorakkoord ligt in het contract tussen de regering en de NMBS enerzijds en de gebruikers van het openbaar vervoer anderzijds. Het beheerscontract met de NMBS besteedt allereerst aandacht aan het veiligheidsprogramma: minimum 12 miljard voor communicatie en veilige overwegen. Ten tweede worden er inzake stiptheid strikte criteria en vergoedingen vastgelegd naar analogie met het bestaande systeem bij de Franse spoorwegen. Ten derde komt er een beloning voor de trouwe klanten via een puntenkaart en reducties bij de aankoop van een nieuwe treinkaart en komen er ook aantrekkelijke tarieven vergelijkbaar met die van De Lijn.

Om de kwaliteit van de spoorwegvoorzieningen te verbeteren zal een kwaliteitscharter worden opgesteld dat beantwoordt aan de verwachtingen van de internationale gebruikersorganisaties. Daarbij wordt gedacht aan de toegankelijkheid van de stations, ruimere mogelijkheden voor de fiets op de trein, betere informatie en dienstverlening, meer coördinatie tussen de NMBS en het regionaal openbaar vervoer en verbetering van de stations en de

même avec ce délai, des demandes de congé sont refusées. »

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’investissement mais aussi à la suite des dysfonctionnements de notre société, agressions, vols, suicides, drogues... »

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

Ce que concluent les cheminots, dans leurs courriers ? Je les cite : « Comme vous pouvez le voir, la situation sera difficile à redresser mais le courage ne manque pas » ou encore : « Je suis persuadé que beaucoup de problèmes pourraient être résolus si les gens de terrain étaient plus souvent consultés. Cela 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. »... et cette personne travaille depuis plus de 20 ans à la SNCB.

Monsieur le Président, madame la ministre, chers collègues, comme je l’ai dit, ce ne sont que des 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.

M. Johan Malcorps (AGALEV). – *Il est important que le nouveau plan ferroviaire met l’accent sur la qualité du trafic voyageurs, contrebalançant ainsi le débat flamand sur la mobilité de base qui se focalise parfois trop sur les investissements dans le trafic de marchandises. L’intérêt de ce plan réside dans le contrat passé entre le gouvernement et la SNCB d’une part et les usagers des transports en commun d’autre part. Le contrat de gestion conclu avec la SNCB s’intéresse avant tout au programme de sécurité. Il instaure en outre des critères stricts en matière de ponctualité et prévoit des indemnités de retard. Il récompense, enfin, les clients fidèles par le biais d’une carte à points et de réductions accordées à l’achat d’une nouvelle carte-train et prévoit des tarifs attractifs.*

Pour améliorer la qualité des services ferroviaires, une charte de qualité qui répond aux attentes des organisations internationales d’usagers sera élaborée. Cet aspect concerne notamment l’accès aux gares, l’amélioration de l’information et une meilleure coordination entre la SNCB et les transports régionaux. Ces préoccupations ne sont pertinentes que si l’offre augmente. Il faut oser concurrencer la voiture et l’objectif ambitieux d’une hausse de 50% en dix ans du nombre de voyageurs par kilomètre est, à cet égard, éloquent. Le gouvernement adopte une position claire quant à la durée des trajets qui doit être concurrentielle par rapport à la voiture.

stationsomgevingen. Dat alles is alleen relevant als het aanbod toeneemt. We moeten de concurrentie met de privé-wagen durven aangaan en de ambitieuze doelstelling van een stijging met 50% van het aantal passagiers/kilometer in tien jaar tijd, is wat dit betreft sprekend. De regering spreekt zich duidelijk uit over de trajectduur, die ook concurrentieel moet zijn in vergelijking met de wagen. En zelfs als de heer Schouppe er allemaal niet in gelooft, is het belangrijk dat de regering zich in die zin uitspreekt.

Het GEN is van groot belang voor de drie gewesten omdat het een alternatief voor de auto is. Wij vinden wel dat in de spoorplannen te weinig aandacht wordt besteed aan de voorstedelijke netten in Antwerpen, Gent en Luik. Dat was ook al naar voren gekomen in onze commissie Mobiliteit. De NMBS moet daar meer aandacht aan besteden.

Het regeringsplan is ook ambitieus wat het goederenvervoer betreft: een marktaandeel van 50% is veel te laag. Bedoeling is dat met 50% te doen stijgen. Er moet ook een kwaliteitscharter komen voor het goederenvervoer.

De kern van de discussie is de vraag waar we voor dit alles de nodig middelen zullen halen. We zijn blij dat een aantal taboes werden doorbroken en dat ruimte werd gecreëerd voor een alternatieve financiering van meer dan 90 miljard. Een inbreng van de gewesten wordt bespreekbaar en zelfs uitvoerbaar en ook een inbreng van de privé-sector wordt in de toekomst mogelijk. We krijgen een ruime inspraak van de gewesten in het spoorbeleid via het Intergouvernementeel Comité voor het Openbaar Vervoer (ICOV) waarin de bevoegde ministers overleg plegen, participatie in de strategische raad via de regionale openbare vervoersmaatschappijen, cofinanciering van de burgerlijke bouwkunde en eventueel ook de exploitatie van lijnen in het kader van de liberalisering van het spoorbeleid.

De cofinanciering van de burgerlijke bouwkunde is het meest opmerkelijke resultaat van het recente spooroverleg. Ik wil hierbij wel een aantal randbedenkingen maken. De heer Caluwé wees er terecht op dat dit geen mirakeloplossing is, daar ook het Vlaamse Gewest het geld niet zomaar voor het oprapen heeft. We zullen dus een belangrijke discussie krijgen op Vlaams niveau in het kader van de begroting 2002 en van het Vlaams mobiliteitsplan over de vraag welke middelen zullen besteed worden voor complementaire spoorinvesteringen.

Misschien zullen we zelfs moeten discussiëren, mijnheer Ramoudt, over een investeringsverschuiving: minder voor de autowegen en meer voor de spoorwegen. Aangezien we de zaak naar ons toegetrokken hebben, moeten we ook consequent zijn.

Een tweede randbedenking in verband met de cofinanciering van de burgerlijke bouwkunde betreft twee voorbeelden uit het Antwerpse die in het federale spoorakkoord ook genoemd worden, namelijk de Liefkenshoek-tunnel en de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven.

Ik heb in het Vlaams Parlement gezegd dat het geen goed idee is om de gewesten op te zadelen met de kosten voor milieumilderende maatregelen voor bepaalde spoorinfrastructuurprojecten. Als Vlaanderen milieu- of mensvriendelijke oplossingen wil voor de tweede spoortoegang, dreigt het die zelf te moeten betalen op grond

Le RER revêt une importance capitale pour les trois Régions parce qu'il offre une solution de rechange à la voiture. Nous estimons que le plan ferroviaire ne s'occupe pas suffisamment des réseaux des banlieues d'Anvers, de Gand et de Liège.

Le plan du gouvernement est également ambitieux pour le trafic de marchandises : l'objectif est d'accroître de 50% la part de marché qui est actuellement de 50%. Une charte de qualité doit également être élaborée pour ce segment.

Le nœud de la discussion est le financement de ces initiatives. Nous nous réjouissons que certains tabous aient été levés et qu'un financement alternatif de plus de 90 milliards ait été rendu possible. Un apport des Régions est maintenant envisageable et réalisable, de même qu'une contribution du secteur privé. Les Régions peuvent participer à la définition de la politique ferroviaire via le Comité intergouvernemental des transports publics, la présence des sociétés régionales de transport public au conseil stratégique, le cofinancement du génie civil et, éventuellement, l'exploitation de lignes dans le cadre de la libéralisation de la politique ferroviaire.

Le cofinancement du génie civil est le résultat le plus marquant de la récente concertation ferroviaire. M. Caluwé a souligné à juste titre que l'argent de la Région flamande ne tombait pas du ciel. Il faudra donc que le budget 2002 et le plan flamand de mobilité soient l'occasion d'une importante discussion, au niveau flamand, sur les moyens à affecter à des investissements ferroviaires complémentaires.

Ma deuxième réflexion par rapport au cofinancement du génie civil concerne deux problèmes anversoïses repris dans l'accord ferroviaire fédéral, le tunnel de Liefkenshoek et le second accès au port d'Anvers.

J'estime qu'il n'est pas correct de faire supporter par les Régions les coûts des mesures antipollution liées à certains projets d'infrastructure ferroviaire. En vertu de la clause sur le génie civil, il semble que si la Flandre veut trouver des solutions au deuxième accès ferroviaire respectueuses de l'environnement et des habitants, elle doit en supporter elle-même les coûts.

Il faut établir des priorités. Les investissements pour le trafic de marchandises dans la région anversoïse et pour le second accès au port d'Anvers font partie des cas qui, selon moi, relèvent incontestablement de la compétence fédérale. Il s'agit d'investissements d'intérêt national, tant sous l'angle économique qu'écologique. Pour le tunnel du Liefkenshoek, un apport de la Région et du secteur privé a fait l'objet d'un consensus. Si cette hiérarchie n'est pas respectée et si des éléments du génie civil sont transférés vers les Régions, nous serons dupés.

Je me réjouis que le tabou que constituait l'apport financier du secteur privé ait été levé, ce qui permettra de placer certains partenaires privés demandeurs, comme le port d'Anvers, devant à leurs responsabilités. La collaboration privé-public n'est toutefois pas une solution miracle. Le secteur privé ne réalisera pas d'investissements totalement désintéressés. Un financement de rechange via une collaboration privé-public implique également des prélèvements alternatifs, comme des péages.

Le nouveau plan ferroviaire est important car il met surtout l'accent sur le trafic voyageurs et sur de nouveaux

van de clausule burgerlijke bouwkunde. De Vlaamse ministers Stevaert en Van Mechelen die daar weigerachtig tegenover staan, moeten weten dat het federale akkoord daarin voorziet.

Ik vind dat er een rangorde moet worden opgesteld. Investerings in het goederentransport in het Antwerpse en de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven zijn volgens mij onbetwistbaar een federale bevoegdheid. Het gaat immers om investeringen van nationaal belang, zowel vanuit economisch als vanuit ecologisch perspectief. Hetzelfde geldt voor het doortrekken van lijn 11 naar Bergen-op-Zoom en voor de herwaardering van de IJzeren Rijn. Voor de Liefkenshoekspoortunnel was een consensus gegroeid over de inbreng van het gewest en van de privé-sector. Als die rangorde niet wordt gerespecteerd en alle elementen van burgerlijke bouwkunde naar de gewesten worden toegeschoven, vrees ik dat we eraan bekocht zijn.

De Liefkenshoekspoortunnel moet ook via alternatieve financiering betaald worden. Die optie wordt op Vlaams niveau uitdrukkelijk verdedigd. De tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven daarentegen is volgens de Agalev-fractie, zowel in de Senaat als in het Vlaams Parlement, een duidelijk federale verantwoordelijkheid. Als het spoorakkoord op dat punt anders wordt geïnterpreteerd en de verantwoordelijkheid bij Vlaanderen wordt gelegd, dan zal Vlaanderen ook het geld moeten ophoesten. Het milieu in de Antwerpse rand mag in geen geval het voorwerp worden van een pingpongspel.

Ik ben blij dat het taboe van de privé-inbreng doorbroken is, zodat een aantal privé-partners die vragende partij zijn, zoals de Antwerpse haven en sommige bedrijven, op hun verantwoordelijkheid kunnen worden gewezen. De privé-publieke samenwerking (PPS) biedt evenwel geen mirakeloplossing. Er is uiteraard altijd een keerzijde. De privé-sector zal niet investeren louter voor onze mooie ogen. Er zullen altijd kosten aan verbonden zijn. Alternatieve financiering via PPS betekent ook alternatieve belastingen, zoals tolheffingen.

Het nieuwe spoorplan is belangrijk omdat het vooral de nadruk legt op het reizigersverkeer en op nieuwe investeringen in het goederenverkeer, en financiering zowel door de gewesten als door de privé-sector mogelijk maakt, al zal dat nog wel discussie vergen zowel op federaal als op Vlaams niveau.

Mevrouw Erika Thijs (CVP). – Als Limburgs parlementlid die op 100 kilometer van Brussel woont breng ik per week gemiddeld 22 uur op de trein door. Dit zijn haast drie werkdagen. Mocht ik uit Parijs komen, dan zou ik op de helft van de tijd in Brussel zijn. Die lange reistijd is niet langer aanvaardbaar.

Ook in het nieuwe akkoord wordt Limburg stiefmoederlijk behandeld. Met sommige plaatsen was destijds de verbinding met de stoomtrein sneller dan nu met de huidige treinen. Samen met andere Limburgse parlementsleden die de trein nemen meen ik dat hierin verandering moet komen.

Limburg ligt op een Euregio-knooppunt, maar blijkbaar vindt niemand dit echt belangrijk. Er bestaat geen spoorverbinding tussen Limburg en belangrijke centra in de regio zoals Maastricht, Aken, en Eindhoven. De Limburgers zijn dus

investissements en faveur du trafic marchandises. Il permet un financement tant par les Régions que par le secteur privé, même si cela nécessitera encore de nombreux débats aux niveaux fédéral et flamand.

Mme Erika Thijs (CVP). – *En tant que parlementaire limbourgeoise habitant à une centaine de kilomètres de Bruxelles, je passe en moyenne 22 heures par semaine dans le train. Des trajets aussi longs ne sont plus acceptables.*

Le Limbourg reste le parent pauvre du nouvel accord ferroviaire. En certains endroits, la liaison assurée par les trains à vapeur était plus rapide qu'avec les trains actuels.

Le Limbourg se situe au carrefour d'une Eurégion mais personne ne semble s'en soucier. Il n'existe aucune liaison ferroviaire entre le Limbourg et des centres importants comme Maastricht, Aix-la-Chapelle et Eindhoven. Les Limbourgeois, pourtant de plus en plus nombreux à s'y rendre quotidiennement, sont forcés de se déplacer en voiture ou à vélo.

verplicht de auto of de fiets te nemen. De verbindingen zijn jaren geleden, toen er minder vraag was, afgeschaft. Ondertussen is het aantal pendelaars naar deze centrumsteden aanzienlijk toegenomen.

In grote delen van de provincie bestaat er nog geen adequate dienstverlening voor treinreizigers. In het Maasland, in Noordoost-Limburg, moeten we minstens vijftien kilometer met de auto rijden om het dichtstbijzijnde station te bereiken..

Daarenboven stijgt de vraag naar goederenverkeer per spoor. Ik stel vast dat de evolutie die in het investeringsplan is vastgelegd vooral voor Limburg niet wordt gevolgd. Limburg is nochtans een regio in expansie met almaar meer, vooral logistieke, bedrijven. Eigenlijk zou er veel goederenverkeer per spoor moeten zijn. Bij gebrek aan voldoende middelen wordt het spoor onaantrekkelijk en wordt er gekozen voor de vrachtwagen met negatieve gevolgen voor het milieu en de verkeersveiligheid. De overheid heeft in het verleden nagelaten een aantal grote wegen aan te leggen. Het gevolg is dat er op de kleine wegen in Limburg zeer veel vrachtvervoer is.

Limburg heeft dringend spoorweginvesteringen nodig. We willen niet worden achtergesteld. De heer Moens heeft er reeds op gewezen dat Antwerpen 50 miljard krijgt en Limburg amper 2 of 3 miljard. Nochtans is Limburg een logistieke groeipool die het vooral van de export moet hebben. Er werd sinds de mijnsluitingen veel geïnvesteerd. Het goederenverkeer per spoor stijgt, maar de vraag overtreft de mogelijkheden. Een inhaaloperatie is dan ook noodzakelijk.

Het voorgestelde investeringsplan gaat niet ver genoeg. Er moeten garanties komen voor een snellere verbinding tussen Hasselt en Brussel. Ik wens, evenmin als vele andere pendelaars, niet langer 22 uur per week in de trein te zitten.

De reistijd tussen Hasselt en Antwerpen moet dus worden ingekort en spoorlijn 18, een belangrijke lijn voor het goederenvervoer, moet in sneller tempo worden ontwikkeld. Nu een transnationale universiteit tot stand is gekomen, moet er ook worden gezorgd voor een goede transnationale verbinding tussen beide universiteiten.

Slechts een beperkt deel van het investeringsplan is voor Limburg bestemd. Wij kunnen dit niet aanvaarden en hopen dat de minister wat dieper in de beugel wil tasten en ervoor zal zorgen dat Limburg een groter deel van het investeringsplan toegewezen krijgt.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer. – *Het is moeilijk dit uitgebreide plan te resumeren en toch in te gaan op alle aangevoerde elementen.*

Ik zal beginnen met het aangeven van de nuances van deze overeenkomst. Dit dossier ligt zeer gevoelig op economisch, ecologisch en sociaal vlak. Het is belangrijk voor de integratie in het Europees net en het veroorzaakt, wat de heer Thissen noemt, confederalistische stuip trekkingen. We kunnen in dit debat evenmin voorbij gaan aan de bemiddeling van het federale bestuur en van de regering.

Ons uitgangspunt was het voornemen van de regering om de NMBS in te schakelen in de aanpak van het mobiliteitsprobleem. De spoorweg kan inderdaad een zeer

De grandes parties de la province ne bénéficient toujours pas d'un service ferroviaire adéquat. Certains habitants doivent parcourir quinze kilomètres en voiture pour trouver une gare.

Par ailleurs, la demande de transport de marchandises par voie ferrée augmente. Ici aussi, le Limbourg est défavorisé par le plan d'investissements. Il s'agit pourtant d'une région en pleine expansion qui héberge de nombreuses entreprises. Vu l'absence de moyens, le transport ferroviaire devient inintéressant et on opte pour les camions, avec toutes les conséquences négatives qui s'ensuivent pour l'environnement et la sécurité routière.

Le Limbourg a un besoin impérieux d'investissements ferroviaires. C'est un pôle logistique de croissance orienté vers les exportations. De nombreux investissements ont été réalisés depuis la fermeture des mines. Le trafic ferroviaire de marchandises y est en croissance mais la demande dépasse les possibilités.

Le plan d'investissements proposé ne va pas assez loin. Il faut garantir une liaison plus rapide entre Hasselt et Bruxelles, Hasselt et Anvers et sur d'autres lignes encore. Il faudra également assurer une liaison transnationale entre les deux parties de l'université transnationale qui a été mise en place.

Nous espérons que le ministre veillera à ce que le Limbourg bénéficie d'une plus large part du plan d'investissements.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports. – *Il est difficile de résumer l'ampleur de ce plan tout en répondant aux différents éléments avancés.*

Je commencerai par identifier les nuances que comporte cet accord. Comment en serait-il autrement, dans un dossier aussi sensible sur les plans économique, écologique et social, de l'insertion au niveau du réseau européen ou en fonction de ce que M. Thissen a appelé les « poussées de fièvre confédéralistes » ? Comment ce débat pourrait-il passer sous silence les arbitrages qui ont dû être réalisés aux niveaux fédéral et gouvernemental ?

Notre point de départ a été la nécessité affirmée par le gouvernement au mois d'octobre encore, de se préoccuper de

belangrijke rol spelen inzake mobiliteit, maar dit is niet alleen een kwestie van aanbod, ook de vraag is belangrijk. Ik verwijz hierbij naar de werkzaamheden van de werkgroep "mobiliteit" van de Senaat, die een aantal elementen ter discussie zal stellen om de vraag van de gebruikers, zowel reizigers als vervoerders, te stimuleren.

De mobiliteit kan niet alleen via het spoorverkeer worden geregeld. De drie Gewesten moeten ook initiatieven nemen inzake ruimtelijke ordening en de strijd aanbinden tegen de toenemende druk van het autoverkeer. De federale overheid wil werkelijk een trendbreuk verwezenlijken, maar dan moet ze de steun genieten van de Gewesten. Zij moeten het autoverkeer terugdringen, een parkeerbeleid voeren en alle initiatieven nemen die tot hun bevoegdheid behoren.

De ambitieuze doelstellingen van de regering worden bevestigd: tegen 2010 een stijging van het vervoer van reizigers en goederen met 50% en de integratie van de NMBS in een Europees spoorwegnet. Totnogtoe hadden de keuzes hoofdzakelijk betrekking op het vrachtvervoer: vanaf 2003 zal een Europees net worden uitgewerkt en dit zal uiterlijk tegen 2007 worden uitgebreid. De NMBS zal ook de beruchte richtlijn 91/440 naleven die nog steeds van toepassing is.

De regering wou tenslotte enkele verbintenissen ten opzichte van de gebruikers concretiseren: het beheerscontract heeft inzonderheid oog voor veiligheid, stiptheid en kwaliteit.

We mogen ook de naleving van de regels van goed bestuur niet uit het oog verliezen. Het heeft immers niet veel zin te praten over het investeringsbedrag, over alternatieve financiering en/of federale financiering, als er geen structurele hervorming komt: namelijk financiële transparantie en de invoering in de NMBS van een analytische boekhouding per departement. In het volgende verslag van het Rekenhof, dat gebaseerd is op de door de Kamer bestelde audit, wordt ook veel belang gehecht aan transparantie en financieel beheer. In een maatschappij als de NMBS, die met grote geldbedragen omgaat en een federale dotatie krijgt, is het enorm belangrijk dat de geldstromen kunnen worden geïdentificeerd.

We moeten ook de interne structuren hervormen, het probleem van de raad van bestuur en van de strategische raad oplossen, en de verschillende directies binnen de NMBS reorganiseren. We moeten vooral oog hebben voor het personeelsbeheer, dat zal worden gevoerd door een volwaardige transversale directie, die belast wordt met alle problemen bij de NMBS.

In verband met de investeringen heb ik nogal selectieve uitlatingen gehoord. Sommige personen proberen wat tussen 2000 en 2003 zal zijn gerealiseerd, uit te drukken door de dotatie van 677 miljard over 12 jaar te delen door 12. Een tienjarenplan moet echter worden vergeleken met een ander tienjarenplan. Een soortgelijk plan, ook een plan over 12 jaar, wordt in stappen uitgevoerd. Het is dan ook niet correct de investeringen te vergelijken die tijdens een legislatuur zijn uitgevoerd.

De klassieke begrotingsdotatie van de NMBS bedraagt 453,5 miljard tegen 288 miljard voor het tienjarenplan 1996-2005.

In de verbintenissen die de regering op 17 oktober 2000 is aangegaan, is het NMBS-plan ten bedrage van 644 miljard,

la question de la mobilité en utilisant notamment l'outil SNCB. En effet, s'il est vrai que le chemin de fer a un rôle extrêmement important à jouer dans la mobilité, il ne s'agit pas seulement d'une question d'offre mais également de demande. Je me réfère ici, notamment, aux travaux du groupe de travail « mobilité » du Sénat qui mettra en discussion un certain nombre d'éléments liés à la stimulation de la demande chez les utilisateurs, qu'il s'agissent d'usagers ou de transporteurs de marchandises.

La mobilité ne se réglera pas seulement par le chemin de fer si les trois Régions ne prennent pas en considération une série d'éléments en matière d'aménagement du territoire et de lutte contre la pression automobile. S'il est évident que le « trendbreuk » dont il a été question est une volonté manifeste du fédéral, elle doit encore bénéficier de l'appui des Régions en termes de diminution de la pression automobile, de politique de stationnement, et de tous les autres moyens aux mains des Régions.

Le gouvernement s'était assigné des objectifs ambitieux qui ont été confirmés : d'ici 2010, il y aura une augmentation de 50% du trafic de voyageurs et de marchandises et l'on inscrira la SNCB dans un contexte ferroviaire européen. Je rappelle que les choix qui ont été faits jusqu'à présent concernent essentiellement le fret : un réseau européen sera mis en œuvre à partir de 2003 et assorti d'un élargissement de ce type de transport, au plus tard en 2007. En outre, la SNCB respectera la fameuse directive 91/440 qui est toujours d'application aujourd'hui. Ce calendrier doit nous permettre de travailler et d'anticiper afin de nous permettre de nous positionner au niveau européen.

Enfin, le gouvernement souhaitait concrétiser certains engagements vis-à-vis des usagers : le contrat de gestion vise, en particulier, les volets sécurité, ponctualité et qualité.

N'oublions pas non plus la question du respect de meilleures règles de bonne gestion, de gouvernance sans faille, dans la mesure où l'on peut parler du montant de l'investissement et des modalités choisies, financement alternatif et/ou financement fédéral au sens propre. Mais à quoi bon évoquer cette enveloppe de financement si l'on ne se prémunit pas par une réforme structurelle indispensable et relative aux volets de bonne gouvernance, à savoir la transparence financière et l'organisation de la comptabilité analytique par département au sein de la SNCB ? Je puis d'ailleurs vous préciser que le prochain rapport de la Cour des comptes, basé sur l'audit qui lui a été commandé par la Chambre, présentera, lui aussi, un grand intérêt en matière de transparence et de gestion financière. Dans une société telle que la SNCB qui brasse des sommes considérables et qui dispose d'une dotation fédérale, il est extrêmement important de se garantir des moyens visant à bien identifier les flux financiers au sein de la SNCB.

De même, il nous faudra réformer les structures internes, résoudre la question du conseil d'administration et du conseil stratégique et réorganiser les différentes directions au sein de la SNCB. Nous devons, en particulier, nous préoccuper de la gestion des ressources humaines qui fera l'objet d'une direction transversale à part entière, chargée de l'ensemble des problèmes de la SNCB.

J'ai parfois entendu un discours assez sélectif quant aux investissements. J'ai notamment constaté que certaines

als basisplan gekozen. Dit is de maximalistische versie. Er is evenwel een overlegprocedure met de Gewesten vastgelegd. Ze kunnen de inhoud van dat plan nuanceren of eventueel wijzigen voor projecten die hen aanbelangen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de vier sporen voor Ottignies en voor de verbindingen naar Limburg. Ik ben er ten onrechte van beschuldigd de heropening van lijnen te verbieden: ik heb gevraagd dat een onderzoek zou worden gevoerd daar waar het niet opportuun is bepaalde lijnen opnieuw te openen. Nu de Gewesten hier officieel kunnen optreden, kunnen ze, binnen het hun toegekende bedrag, wijzigingen voorstellen aan het basisplan. Ik wijs er op dat, in het strategisch plan van de regering, de kwestie van de grensverbindingen belangrijk is en dat die niet alleen betrekking heeft op de HST.

In het kader van dit tienjarenplan zal, na overleg met de Gewesten, een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten. Dat is uiteraard van belang, want als er overeenstemming is over een federaal tienjarenplan, kunnen de Gewesten, dankzij de samenwerkingsovereenkomsten, de nodige bouwvergunningen geven voor de uitbreidingen van de capaciteiten waarin dat plan voorziet.

Er is ook een mechanisme ingevoerd om na te gaan of het tijdschema voor de tenuitvoerlegging van het tienjarenplan wordt nageleefd. Zo wordt voorkomen dat bepaalde projecten verloren gaan op het einde van de planningsperiode. Die controle wordt uitgeoefend door de strategische raad en door de intergouvernementele conferentie voor openbaar vervoer, dit wat de samenwerking met de Gewesten betreft.

Het NMBS-plan werd begroot op 644 miljard. De regering had al beslist 500 miljard toe te kennen. Die twee bedragen waren gespreid over tien jaar. Het strategisch plan belooft 677 miljard over twaalf jaar, en wordt gefinancierd via de klassieke begrotingsdotaties, de financiële HST, eigen middelen van de NMBS en alternatieve financieringen. Er is overigens ook voorzien in nieuwe alternatieve financieringen. Zo is de cofinanciering van de bouwkunde een mechanisme dat voorbehouden is voor specifieke projecten, op verzoek van de Gewesten, en voor zover die middelen de uitvoering van het investeringsplan bespoedigen.

Ik zal het nu hebben over de samenwerking tussen de particuliere en de overheidssector. Sommigen hebben het feit gehekelde dat alle bedrijven kunnen investeren in de spoorweg en zo de maatschappij van haar taken kunnen afleiden. Dat is niet het geval. Die samenwerking is goed geregeld: financiering is alleen mogelijk via de gewestelijke vervoerbedrijven, de overheden of de maritieme- of binnenhavenbedrijven, zoals dat nu reeds het geval is. Voor sommige, specifieke projecten zal particuliere investering mogelijk zijn. De particuliere sector zal er inderdaad belang bij hebben.

Wat de cofinanciering met de buurlanden betreft, weten we nu al dat Luxemburg vragende partij is. We zullen dus proberen samen te werken aan de verbetering van het baanvak Namen-Luxemburg, ook op financieel gebied, temeer daar deze verbinding het interregionale kader overschrijft.

De verkoop van activa lijkt mij denkbaar. ABX is in de regering niet ter sprake gekomen. Wij denken immers dat de keuzes daaromtrent toekomen aan de raad van bestuur. De

personnes tentent de déterminer, en divisant par douze la dotation de 677 milliards sur 12 ans, ce qui aurait été réalisé durant cette législature, soit entre 2000 et 2003. Or, il faut comparer un plan décennal à un autre plan décennal. Par définition, un tel plan, voire un plan sur 12 ans, se réalisera par étapes. Dès lors, il est incorrect de comparer les investissements réalisés durant une législature.

La dotation budgétaire classique de la SNCB est de 453,5 milliards contre 288 milliards pour le plan décennal de 1996-2005.

Sur la base des engagements que le gouvernement a pris le 17 octobre 2000, le plan SNCB portant sur 644 milliards, soit la version « maximaliste », a été choisi comme plan de base. On a toutefois fixé une procédure de concertation avec les Régions de façon à ce que chacune d'entre elles puisse, pour les projets qui la concernent, apporter des nuances ou des modifications éventuelles au contenu du plan. C'est le cas, par exemple, des quatre voies vers Ottignies et des liaisons vers le Limbourg. On m'a reproché, à tort, d'avoir interdit la réouverture de lignes alors que j'ai demandé que l'on étudie cette question, en cas d'inopportunité de réouverture de certaines lignes. J'ai donc réclamé que, pour chaque ligne concernée, on détermine si un potentiel existe et que l'on en discute. L'intervention des Régions, officiellement prévue, leur permettra, dans le cadre de leurs enveloppes respectives, d'identifier les modifications propres éventuelles à apporter au plan de base SNCB. Je signale que, dans le plan stratégique du gouvernement, la question des liaisons transfrontalières est importante et qu'elle ne concerne pas seulement le TGV.

Dans le cadre de ce plan décennal, après la concertation avec les Régions, un accord de coopération sera établi. Il est évidemment nécessaire car, lorsqu'il y a accord sur un plan décennal fédéral, l'accord de coopération permet de garantir l'octroi des permis de bâtir nécessaires pour l'ensemble des extensions de capacités prévues dans ce plan, par les Régions.

Un mécanisme de contrôle du calendrier d'application de ce plan décennal est également prévu. Il est extrêmement important de savoir à quel moment seront prévus les investissements et ce qui sera initié ou réalisé au cours des cinq ou six premières années. De cette façon, on garantit que certains projets ne resteront pas lettre morte et qu'ils ne passeront donc pas à la trappe en fin de parcours. Ces mécanismes de contrôle seront à la fois de la compétence du fameux conseil stratégique qui veille sur le plan décennal et aussi, pour ce qui concerne la collaboration avec les Régions, de la conférence intergouvernementale des transports en commun qui sera le lieu où les trois Régions et le fédéral pourront s'assurer du suivi du plan décennal.

J'en viens aux chiffres. Le projet de plan SNCB portait sur 644 milliards. Le gouvernement avait déjà décidé d'octroyer 500 milliards. Ces deux montants étaient répartis sur dix ans. Le plan stratégique porte sur 677 milliards sur douze ans, montant financé via les dotations budgétaires classiques, la financière TGV, des fonds propres SNCB et des financements alternatifs. Par ailleurs, des financements alternatifs nouveaux ont été prévus. Par exemple, le cofinancement du génie civil est un mécanisme réservé à certains projets spécifiques, à la demande des Régions et pour autant que ces moyens contribuent à accélérer l'exécution du plan d'investissement.

Boston consulting group wijst er in zijn verslag op dat in ABX belangrijke overheidsmiddelen zijn geïnvesteerd. Dit geld mag niet naar de particuliere sector gaan door een eventuele snelle verkoop van ABX. Het zou jammer zijn dat de verliezen worden doorgeschoven naar de overheid, terwijl de winsten naar de particuliere sector gaan.

In dat verband moeten we aandachtig het verslag van het Rekenhof lezen. Toch meen ik dat ABX zich zou moeten concentreren op zijn logistieke activiteiten, waar nog vele verbeteringen moeten worden aangebracht voor de ontwikkeling van het goederenvervoer.

Alvorens over te gaan tot het beheerscontract 2001-2005 wil ik een opmerking maken. De gedelegeerd bestuurder zegt dat we spaarzaam moeten omgaan met de taken van openbare dienstverlening als daarvoor geen extra middelen worden toegekend. Laten we hierover duidelijk zijn. Het beheerscontract legt de taken vast – en de daarvoor toegekende middelen – en daarop mogen we absoluut niet bezuinigen. Het beheerscontract bevat verbintenissen inzake transparantie en controle van de boekhouding, maar ook inzake de verbetering van de controle door de regeringscommissaris. Het beheerscontract zal ook verplichtingen omvatten inzake kwaliteit, stiptheid en veiligheid voor de reizigers. De indicatoren in het contract moeten worden gerespecteerd, zoniet worden de toegekende overheidsmiddelen herzien. Er zullen ook verplichtingen inzake functioneel comfort worden opgelegd. De tijd van de prestigieuze realisaties is voorbij, we moeten het comfort van allen verzekeren, zowel in treinen als in stations.

Ik ben al lang bezorgd om de veiligheid, al lang vóór het ongeval in Pécrot. In het investeringsplan voor de NMBS is 20 miljard uitgetrokken voor de verbetering van de veiligheid. Veiligheid is echter niet alleen een technisch- of een communicatieprobleem. Veiligheid hangt ook af van de arbeidsomstandigheden van het personeel. De invoering van een directie humane betrekkingen zou een verbetering van de arbeidsomstandigheden die rechtstreeks verband houden met de veiligheid, moeten mogelijk maken.

Inzake stiptheid en schadeloosstelling van de reizigers zullen we het niet gemakkelijk hebben. We moeten een systeem vinden dat de veiligheid niet in het gedrang brengt en dat houdbaar is voor een klein net als het onze. We hebben de SNCF als voorbeeld genomen, maar die maatschappij werkt over veel langere afstanden. Ik wijs er op dat de vertraging minstens vijftien minuten moet bedragen. Wij zoeken een systeem dat past bij ons net en dat rekening houdt met elementen als kwaliteit, comfort, opleiding van het loketpersoneel, informatie, handvest van de diensten voor het personeel zelf, kwaliteitsnormen inzake aanbod en aansluitingen en promotie van een eenvoudige, duidelijke, verstaanbare en competitieve tarifiering.

Wat de institutionele structuren betreft, hebben sommigen een kleine veldslag tussen Ecolo en PS aan de kaak gesteld; daar gaat het uiteraard niet om. Een belangrijke maatschappij als de NMBS, die autonoom maar ook publiek is, heeft een goed bestuur nodig en een organisatie die overheidscontrole en efficiëntie mogelijk maken.

Er is veel gesproken over de strategische raad. Die zal bestaan uit de tien bestuurders, de drie vakbondsorganisaties

Il s'agit donc d'un cadrage bien précis des moyens.

J'en viens à la coopération entre le public et le privé. Certains ont fustigé le fait que les entreprises allaient toutes pouvoir financer le chemin de fer et le détourner ainsi de ses missions. Ce n'est pas le cas. La coopération entre le public et le privé pour le financement est bien encadrée : elle se fera par les sociétés régionales de transports, les autorités ou les entreprises portuaires maritimes ou intérieures – comme cela existe déjà – ; enfin, pour certains projets spécifiques, elle pourra aussi s'effectuer par des investissements particuliers. Bien sûr, le privé y trouvera un intérêt.

En ce qui concerne le cofinancement avec des pays voisins, nous savons déjà que le Luxembourg est demandeur. Nous essayerons donc de travailler ensemble à l'amélioration du tronçon Namur-Luxembourg, y compris sur le plan financier, d'autant plus qu'il s'agit d'une liaison qui dépasse le cadre interrégional.

La réalisation d'actif me paraît envisageable. En ce qui concerne plus particulièrement ABX, nous ne l'avons pas évoquée au gouvernement. En effet, nous pensons que les choix à faire dans ce dossier ABX relèvent du conseil d'administration. Le *Boston consulting group* dans son rapport met en évidence que des moyens financiers publics considérables ont été investis dans ABX. Il ne faudrait pas que du fait d'une vente rapide éventuelle d'ABX, cet argent n'aboutisse dans le privé. Il serait regrettable que puissent s'appliquer la socialisation des pertes et la privatisation des profits.

À ce sujet, je crois aussi qu'il faudra étudier attentivement le rapport de la Cour des comptes qui ne manquera pas d'être très intéressant. Je suis cependant d'avis qu'ABX devrait se recentrer autour de ses activités logistiques où il reste énormément d'améliorations à apporter pour le déploiement du transport de marchandises.

Avant d'aborder la question du contrat de gestion 2001-2005, je voudrais faire une remarque. L'administrateur délégué affirme qu'il faudrait économiser sur les missions de services publics si des moyens supplémentaires ne s'ajoutent pas à ceux déjà prévus. Entendons-nous. Le contrat de gestion fixe les missions – et les moyens qui leur sont accordés – sur lesquelles il ne peut absolument pas être question de faire des économies. Les engagements du contrat de gestion comprennent des engagements de transparence et de contrôle comptable mais aussi d'amélioration du contrôle par le commissaire du gouvernement. Le contrat de gestion contiendra aussi des impératifs de qualité, de ponctualité et de sécurité pour les usagers. Les indicateurs qui seront définis dans le contrat devront être respectés, sans quoi les fonds publics alloués seront revus. Il sera prévu aussi des impératifs de confort, mais de confort fonctionnel ; nous n'en sommes plus aux réalisations prestigieuses, nous devons garantir le confort de tous, dans le train comme dans les gares.

La sécurité me préoccupe depuis longtemps. J'étais soucieuse de la question bien avant l'accident de Pécrot. Dans le plan d'investissement de la SNCB, 20 milliards sont prévus pour l'amélioration de la sécurité par la mise en œuvre du GSMR, du TBL, de l'ETCF, etc. Mais la sécurité n'est pas qu'une affaire technique, de GSMR, de communication, elle dépend aussi des conditions de travail du personnel. Dans la réforme

die in de Nationale Arbeidsraad vertegenwoordigd zijn en de drie gewestelijke vervoermaatschappijen. Deze raad moet de beslissingen inzake het tienjarenplan en de beheerscontracten opvolgen.

Wat de aanwezigheid van de vakbondsorganisaties in de raad van bestuur betreft, denk ik dat we beter een andere logica hadden gevolgd. We hadden een compromis kunnen vinden om die aanwezigheid te behouden. We hebben een andere keuze gemaakt, en in dat kader zal ik het overleg met de vakbondsorganisaties voortzetten. Op basis van de bevoegdheden die de overeenkomst hen toekent, zullen we precies vastleggen hoe we onze samenwerking kunnen voortzetten in het kader van wat op Europees niveau de spoorwegexceptie wordt genoemd. Overal in Europa worden de vakbondsorganisaties op één of andere wijze, en soms zelfs via de strategische raden, betrokken bij de promotie van het spoorwegverkeer. Het is dan ook via de strategische raad dat ik de beste formule zal zoeken om een constante dialoog met die organisaties te behouden.

Het aantal bestuurders wordt beperkt tot tien: vijf Nederlandstaligen en vijf Franstaligen. Ze zullen door de regering worden aangesteld na een oproep tot de kandidaten en de homologatie van hun kwaliteiten.

Ook het aantal afdelingen wordt beperkt. Er zullen de traditionele afdelingen zijn: internationaal vervoer, nationaal vervoer, goederenvervoer, beheer van het net, onderhoud, beheer van het patrimonium, maar ook transversale directies die nooit bestonden bij de NMBS, zoals het personeelsbeheer en een departement strategie en ontwikkeling. Een transversale financiële directie zal de toepassing van de maatregelen inzake financiële transparantie verzekeren. Tenslotte staat het intergouvernementeel comité voor openbaar vervoer, wat het treinverkeer betreft, alleen in voor de goede samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten inzake algemene coördinatie, opvolging en controle van het investeringsplan en van alles wat betrekking heeft op coördinatie tussen de spoorwegen en de regionale maatschappijen.

Een laatste element van deze structuur is het Raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS. Dit instrument bestaat al, maar wordt onvoldoende gebruikt. We zullen de representativiteit, het dynamisme en de middelen ervan verbeteren, zodat de NMBS bij het nemen van beslissingen beter rekening houdt met de reizigers.

Dit is dus een goed plan, dat de spoorweg grondig wil moderniseren in een Europees kader, een kwalitatieve dienstverlening wil verzekeren en de juridische eenheid van het bedrijf wil behouden, maar met een efficiëntere organisatie. Het zal spoedig zijn weerslag vinden in een wetsontwerp, wat de wijziging van de structuren betreft, een beheerscontract, waarbij de huidige ploeg zal samenwerken met de toekomstige, en de uitwerking van een tienjarenplan, in overleg met de Gewesten. Het verbaast mij soms dat sommigen ons verwijten dat we geen beslissing op federaal niveau hebben genomen, terwijl het juist onze bedoeling is dat de Gewesten hun stem kunnen laten horen in het kader van een federaal spoorwegwet. Het laatste punt dat is aangehaald, had betrekking op het GEN. De spoorweg is immers, per definitie, een onderdeel van dit GEN, zoals de snelbussen, de begeleidingsmaatregelen in de drie Gewesten, de verbetering

des structures, la mise en place d'une direction des relations humaines devrait permettre d'améliorer les conditions de travail qui sont en relation directe avec la sécurité.

En ce qui concerne la ponctualité et le dédommagement des voyageurs, l'exercice ne sera pas simple ; il s'agira de trouver un système qui ne mette pas la sécurité en cause et qui soit tenable sur un réseau aussi petit que le nôtre. Nous avons pris comme modèle la SNCF mais celle-ci travaille sur des distances beaucoup plus longues. Je précise au passage que le retard doit être au minimum de quinze minutes, sans quoi on compromet effectivement la sécurité. Nous sommes actuellement à la recherche d'un système qui soit pertinent à l'égard des particularités de notre réseau et qui inclut : qualité, charte de qualité, confort, propreté, formation du personnel de guichet, information, charte de services pour le personnel lui-même, normes de qualité sur l'offre et sur les correspondances et, également, promotion d'une tarification qui soit simple, lisible, compréhensible et compétitive.

J'en viens aux structures institutionnelles. À ce propos, certains ont fustigé une petite guerre entre Écolo et le PS ; ce n'est évidemment pas de cela qu'il s'agit. Dans le cadre d'une entreprise aussi importante que la SNCB qui est autonome mais certes aussi publique, il importe de garantir une bonne gouvernance et une organisation qui permettent à la fois le contrôle public et l'efficacité que devrait avoir une entreprise de cette taille dans le cadre d'un marché européen et dans celui d'un service public de transports en commun.

On a beaucoup parlé de conseil stratégique. Celui-ci réunira les dix administrateurs, les trois organisations syndicales qui ont une maison mère représentée au Conseil national du travail et les trois sociétés régionales de transports. Il a pour mission le suivi et les décisions en matière de plan décennal et de contrats de gestion.

Pour ce qui est de la présence des organisations syndicales au sein du Conseil d'administration – je l'ai dit et je l'assume même si je travaille dans le cadre d'un accord qui, à mon sens, est un bon accord – je pense qu'il aurait été opportun de pouvoir travailler dans une autre logique. En l'occurrence, je crois qu'il était possible de trouver un compromis en maintenant cette présence. Nous avons fait un autre choix et c'est donc dans ce cadre que je continue – et non que je commence – la concertation avec les organisations syndicales. Nous voulons identifier précisément, sur la base de leurs compétences prévues dans l'accord, à savoir le plan décennal et les contrats de gestion, la manière de poursuivre notre collaboration dans le cadre de ce qu'on appelle l'exception ferroviaire au niveau européen. Partout en Europe, d'une façon ou d'une autre, parfois d'ailleurs via les conseils stratégiques, les organisations syndicales sont associées, en évitant le conflit d'intérêts néanmoins, pour garantir la promotion du chemin de fer. C'est donc avec le conseil stratégique que je chercherai les meilleures formules pour garder un dialogue constant avec ces organisations.

Le nombre des administrateurs sera réduit à dix personnes : cinq néerlandophones et cinq francophones, et j'insisterai pour qu'il comprenne un tiers de femmes. Ils seront désignés par le gouvernement après appel à candidatures et validation de leurs compétences.

Le nombre des divisions sera aussi réduit. Nous aurons les

van de stations, de parkings en de andere elementen die verband houden met een betere toegang tot Brussel. Morgen zal de ministerraad het dossier van het GEN behandelen met betrekking tot het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst. Deze overeenkomst bevat een duidelijke bepaling van de frequenties, de lijnen, de nodige kwantiteit en kwaliteit voor het volledige GEN-net, zowel wat het treinverkeer als de snelbussen in de drie Gewesten betreft. Ze bevat ook de elementen die voor de GEN-stations moeten worden uitgewerkt in samenwerking met de betrokken gemeenten. Ik ben er zeker van de Gewesten, die betrokken worden bij de onderhandeling over de samenwerkingsovereenkomst, er tal van elementen in zullen vinden voor de uitvoering ervan, stap voor stap, tot op het ogenblik van de aankoop van het nieuwe, specifieke rollend materiaal tegen 2012, wanneer het GEN volledig operationeel zal zijn. Door de werken zeer snel aan te vatten, willen we de eerste signalen te geven met betrekking tot de realisatie van het GEN.

divisions traditionnelles : transport international, transport national, transport de marchandises, gestion du réseau, entretien, gestion du patrimoine, mais aussi des directions transversales qui n'ont jamais existé à la SNCB comme les ressources humaines et un département stratégie développement qui permettra à l'entreprise elle-même de se projeter dans l'avenir. Une direction financière transversale garantira l'application d'une série de mesures en matière de transparence financière. Enfin, le fameux Comité intergouvernemental du transport en commun vise uniquement, pour ce qui est ferroviaire, à assurer une bonne collaboration entre le fédéral et les Régions en matière de coordination générale, de suivi et de contrôle du plan d'investissement et de tout ce qui est lié à la coordination entre le chemin de fer et les sociétés régionales.

Dernier élément de cette structure, le comité consultatif des usagers. Cet instrument, déjà en place, est sous-utilisé. Nous allons améliorer sa représentativité, son dynamisme et ses moyens pour que l'utilisateur soit mieux pris en considération lors des décisions prises par la SNCB.

En résumé, il s'agit d'un bon accord, d'un plan qui, s'il a parfois été élaboré avec difficulté, a pour volonté de moderniser profondément le chemin de fer, sa structure, son service, dans un cadre européen, tout en garantissant un service public de qualité, en maintenant l'unicité juridique de l'entreprise mais en permettant une meilleure efficacité dans son organisation. Je pense donc quant à moi qu'il s'agit d'un bon plan. Il se traduira rapidement dans les faits, à la fois par un projet de loi sur les aspects relatifs aux modifications de structures, par la négociation du contrat de gestion pour laquelle il faudra effectivement travailler avec l'équipe actuelle et l'équipe future, de manière à assurer une période transitoire et à ne pas perdre de temps pour l'élaboration de ce contrat de gestion et, enfin, au travers de la mise en œuvre de ce plan décennal par la concertation avec les Régions, qui constitue un maillon fondamental. À cet égard, je m'étonne parfois que certains nous reprochent de ne pas avoir pris de décision à l'échelon fédéral alors que nous souhaitons accroître la possibilité pour les Régions de faire entendre leurs voix dans le cadre d'un chemin de fer fédéral. Dès lors, je me réjouis de cette concertation régionale qui devrait permettre, je l'espère, d'améliorer éventuellement un certain nombre de choses et aussi d'établir un calendrier précis de mise en œuvre. Enfin, dernier point évoqué, le RER, qui est un des éléments du débat puisque, par définition, le chemin de fer est aussi un morceau du RER parmi d'autres, tels les bus rapides, les mesures d'accompagnement dans les trois Régions – à Bruxelles en particulier – l'amélioration des gares, des parkings et autres éléments liés à une meilleure desserte vers Bruxelles. Le dossier RER sera examiné demain par le conseil des ministres en ce qui concerne le projet d'accord de coopération. Les choses avancent bien. Nous ne sommes plus dans le cadre de l'accord de la CICI de 1999 qui contenait royalement quatre pages. Nous sommes dans un projet d'accord de coopération de quatre-vingt pages qui détermine très précisément les fréquences, les lignes, la qualité et la quantité nécessaires sur l'ensemble du réseau RER, en termes ferroviaires comme en termes de bus rapides dans les trois Régions, ce projet détermine aussi les éléments à mettre en œuvre en collaboration avec les communes concernées au niveau des gares RER. J'ai bon espoir que les Régions, qui seront associées à la négociation de l'accord de coopération, y

De heer Didier Ramoudt (VLD). – Ik dank de minister voor haar antwoord. Ze heeft inderdaad gelijk wanneer ze zegt dat de sprekers niet zoveel aandacht hebben besteed aan de beheersstructuren. Als men niet beschikt over goede beheersstructuren die oordeelkundig met het vele gemeenschapsgeld omgaan, is het evident dat daaraan iets moet worden gedaan. Uit het strategisch plan blijkt dat de regering het vaste voornemen heeft dit te doen. Wanneer ik echter de minister hoor zeggen dat ABX een keuze is van de raad van bestuur, dan is de logica voor mij een beetje zoek. Enerzijds beweert ze dat de beheersstructuren niet de goede zijn, maar anderzijds respecteert ze een beslissing van de raad van bestuur. Ik blijf erbij dat ABX, zoals het nu wordt beheerd in de NMBS, een slechte zaak is. Als mijn informatie correct is, staat er weer een kapitaalsverhoging van zo'n 6 miljard voor de deur, opnieuw met middelen van de NMBS, en zonder dat er voldoende transparantie is om te controleren of dit geld goed en efficiënt wordt besteed. We mogen ook niet vergeten dat 95% van de activiteiten van ABX gericht zijn op het wegvervoer, terwijl de NMBS toch moet instaan voor het spoorvervoer en niet zozeer het wegvervoer moet aanmoedigen.

De heer Ludwig Caluwé (CVP). – De minister zegt dat we tienjarenplannen met tienjarenplannen moeten vergelijken en niet met legislaturen. Ik moet dan toch vaststellen dat we tienjarenplannen met vijftienjarenplannen moeten vergelijken en dat de inhoud van zo'n plan bovendien bijzonder relatief is. Een plan bevat goede intenties voor de toekomst, maar echt oordelen kan pas aan de hand van wat iemand doet op het ogenblik dat hij of zij zelf verantwoordelijk is. Op het ogenblik zijn de inspanningen wel bijzonder bescheiden, zeker als we ze vergelijken met wat de vorige regering in veel moeilijker sociaal-economische omstandigheden heeft gedaan. Ik had van deze regering – vooral door de deelname van minister Durant –, nu het toch echt nodig is, een veel grotere inspanning verwacht.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag met betrekking tot HesseNoordnatie. Ik weet wel dat dit eigenlijk buiten het bestek van het tienjarenplan valt en zelfs voor een deel buiten de bevoegdheid van de minister. De raad van bestuur kan inderdaad autonoom beslissen, maar het is wel zinvol de mening van de minister te kennen over de mogelijke verhoging van de NMBS-participatie in een zeer belangrijk bedrijf dat zich in onze zeehavens aan het ontwikkelen is en dat de enige overblijvende grote verlader zal worden. Staat de minister achter een verhoging van de NMBS-participatie in dit bedrijf? Dit kadert in een strategische ontwikkeling van het spoorbedrijf met het oog op een vaste garantie bij de belangrijkste klant voor het goederenvervoer.

De heer René Thissen (PSC). – Ik sluit me aan bij wat de heer Caluwé in het eerste deel van zijn betoog heeft gezegd.

Men kan zijn argumenten altijd met cijfers onderbouwen. In

trouvent pas mal d'éléments qui permettront de mettre le plan en œuvre, étape par étape, y compris jusqu'à l'achat de matériel roulant nouveau spécifique au RER d'ici 2012, moment où nous aurons une exploitation complète du RER ; nous commencerons très rapidement, étape par étape, à la fois les chantiers et tout ce qui peut être mis en œuvre aisément, sans chantier, donnant ainsi les premiers signaux de concrétisation de ce dossier RER.

M. Didier Ramoudt (VLD). – *La ministre a raison de dire que les intervenants ne se sont guère intéressés aux structures de gestion. Si on ne dispose pas de structures de gestion qui affectent judicieusement les importants moyens de la collectivité, il faut évidemment y remédier. Il semble que le gouvernement en ait la ferme intention. Quand la ministre prétend qu'ABX est un choix du conseil d'administration, cela traduit toutefois un manque de logique. D'une part, elle affirme que les structures de gestion ne sont pas satisfaisantes mais, d'autre part, elle respecte une décision du conseil d'administration. La situation de la filiale ABX, telle qu'elle est gérée actuellement, est mauvaise. On envisage à nouveau une augmentation de capital de 6 milliards, financée par la SNCB, et cela sans contrôle sur l'utilisation efficiente de cet argent. Quelque 95% des activités d'ABX sont axées sur la route alors que la SNCB doit assurer le transport ferroviaire.*

M. Ludwig Caluwé (CVP). – *La ministre dit qu'il faut comparer des plans décennaux avec des plans décennaux et non avec des législatures. Je constate que nous devons comparer des plans décennaux avec des plans s'étalant sur quinze ans et que le contenu de ces plans est parfois très relatif. Un plan peut contenir de bonnes intentions pour l'avenir mais c'est sur ses actes qu'on juge quelqu'un. Les efforts sont actuellement particulièrement modestes, surtout si on compare avec ce qu'a fait le gouvernement précédent dans des conditions socio-économiques beaucoup plus difficiles. J'attendais plus de ce gouvernement, surtout compte tenu de la présence de Mme Durant.*

Ma question relative au dossier HesseNoordnatie est restée sans réponse. Je sais que ce dossier sort du cadre du plan décennal et même en partie des compétences de la ministre. Le conseil d'administration peut en effet décider de manière autonome mais il est utile de connaître l'avis de la ministre sur un éventuel accroissement de la participation de la SNCB dans l'importante entreprise du port d'Anvers.

M. René Thissen (PSC). – Je m'associe à ce que M. Caluwé a dit dans la première partie de son intervention.

On peut toujours étayer ses arguments par des chiffres.

dit geval gaat het echter niet om een tienjarenplan, maar om een plan dat twaalf tot vijftien jaar bestrijkt.

Tot nu toe kregen we een reeks monologen, maar geen echt debat.

Het beheerscontract zal een belangrijk moment worden. Transparantie, een echt actieprogramma en een ernstig personeelsbeleid zijn daarbij essentieel. Problemen zoals veiligheid moeten op een meer voluntaristische wijze worden aangepakt.

De minister maakte gewag van een programma van ongeveer 20 miljard over twaalf jaar. In werkelijkheid gaat het om minder. Op jaarbasis betekent dat niet veel. De veiligheid wordt transversaal georganiseerd op het ogenblik van de bouw van de installaties. Ze kan niet altijd in cijfers worden uitgedrukt. Voor mij moet de veiligheid een integrerend onderdeel zijn van de bedrijfscultuur.

Wij zullen de volgende dagen zien wat er met het beheerscontract gebeurt. Het verheugt me dat de regering snel wil gaan.

De minister zegt dat ze beslissingen gaat nemen over het GEN. Er wordt gediscussieerd en er wordt onderhandeld over samenwerkingsakkoorden. Als Franstalige stel ik vast dat te Brussel drie GEN-aansluitingen goed opschieten. In 2006 zal het geheel waarschijnlijk operationeel zijn. Voor Wallonië spreekt men evenwel over een plan van tien, twaalf, zelfs vijftien jaar. Daardoor zal Wallonië tien jaar achterstand tegenover Vlaanderen oplopen.

De NMBS vormt een essentieel deel van het globale mobiliteitsdebat. We moeten echter ook spreken over het probleem van de onderlinge samenhang. We zijn benieuwd naar de waardehiërarchie die de regering zal vastleggen. Het volstaat niet vele voorstellen te doen. De resolutie van de Senaat telt er 84. Ze moeten worden gerangschikt naar belang, de financiële impact ervan moet worden gemeten en doelstellingen in de tijd moeten worden vastgelegd. Er moet in fasen worden gewerkt. Het is niet aanvaardbaar dat een regering opties voor de toekomst neemt zonder op een voluntaristische wijze en zo snel mogelijk beslissingen uit te voeren die een direct effect hebben. In 2004 zullen we een andere regering hebben, misschien met dezelfde meerderheid. De huidige regering moet uitmaken wat moet worden gedaan terwijl zij aan het bewind is.

De heer Marc Hordies (ECOLO). – *Ik dank de minister voor haar zeer volledig antwoord. Ik wil evenwel op sommige punten terugkomen.*

De ongerustheid van het spoorpersoneel betrof de mogelijke risico's van ontmanteling, privatisering, regionalisering en opsplitsing in 22 bedrijfseenheden. Ik stel vast dat die punten niet werden geconcretiseerd en dat het aantal eenheden is verminderd, wat de communicatie en de "human resources"

Cependant, en l'occurrence, il s'agit non pas d'un plan décennal mais d'un plan s'étalant sur douze ou quinze ans.

Je ne reprendrai pas les diverses argumentations développées : jusqu'à présent, nous avons eu droit à une série de monologues que l'on pourrait assimiler à un débat virtuel mais pas encore à un véritable débat.

Il faut à présent considérer les échéances.

Le contrat de gestion constituera un moment important. La transparence est essentielle en la matière, ainsi qu'un véritable programme d'action et une gestion sérieuse des ressources humaines. Les questions telles que la sécurité doivent être abordées de manière plus volontariste.

Madame la ministre, vous avez fait état d'un programme de plus ou moins vingt milliards – en réalité, c'est moins ! – sur douze ans : annuellement, cela ne représente pas grand-chose. Cela dit, la sécurité s'organise de façon transversale : elle se conçoit au moment où l'on réalise les installations et il n'est pas toujours possible d'apprécier ce qu'elle représente en termes de chiffres. Pour moi, il est important que le souci de sécurité fasse partie intégrante de la culture d'entreprise.

Nous serons attentifs à ce qu'il adviendra du contrat de gestion dans les jours à venir. J'entends que le gouvernement compte avancer rapidement et je m'en réjouis.

Concernant le RER, vous dites, madame la ministre, que vous allez prendre des décisions. Certes, on discute, on négocie des accords de coopération. En tant que francophone, je constate qu'à Bruxelles, trois entrées RER avancent bien – on peut considérer qu'en 2006, l'ensemble sera opérationnel. Cependant, pour la Wallonie, on parle d'un plan de dix, douze, voire quinze ans. Peut-être la Wallonie bénéficiera-t-elle également du RER à l'issue de cette période mais elle aura pris dix ans de retard sur la Flandre !

Enfin, une autre échéance concerne le débat global sur la mobilité. La SNCB en est un élément essentiel, mais nous devons également débattre du problème de l'intermodalité. Nous serons très intéressés de connaître la hiérarchie des valeurs que le gouvernement va déterminer. En effet, il ne suffit pas d'avoir de nombreuses propositions – la résolution du Sénat en compte 84 : il faut hiérarchiser celles-ci, en mesurer l'impact financier et se fixer des objectifs dans le temps. On ne peut se contenter de dire que le plan sera réalisé dans un délai de douze ans : il faut procéder par phases. On ne pourrait accepter qu'un gouvernement prenne une série d'options sur l'avenir – je ne dis pas que c'est le cas de votre gouvernement, madame la ministre –, sans mettre en œuvre, de manière très volontariste et dès que possible, des décisions qui auraient un impact direct en la matière. En 2004, nous aurons un autre gouvernement, peut-être avec la même majorité. L'actuel gouvernement doit évaluer ce qui est à faire pendant la période où il est en place.

M. Marc Hordies (ECOLO). – Je remercie Mme la ministre de sa réponse extrêmement complète. Je voudrais toutefois revenir sur certains points.

Les inquiétudes des cheminots, que j'ai déjà évoquées plus tôt, portaient effectivement sur les risques éventuels de démantèlement, de privatisation, de régionalisation et, partant, sur l'éclatement en vingt-deux entités d'entreprise. Je constate que ces points ne se sont pas concrétisés, et que le nombre des

erg bevordert.

Dat begrip "human resources" omvat meer dan personeelsbeleid. Het gaat erom die bronnen naar waarde te schatten en het luisteren naar en de participatie van het spoorpersoneel te bevorderen.

De minister had het over de heropening van bepaalde lijnen. Dat moet nog worden besproken op basis van NMBS-studies. Ik hoop dat zij die snel zal krijgen.

De investering van 5 miljard in een GSM-netwerk is een ander belangrijk punt dat we wegens tijdgebrek niet hebben kunnen bespreken. Dat netwerk zou nodig zijn voor de veiligheid. Volgens sommige getuigenissen zijn er nu investeringen voor andere netwerken aan de gang, met name het grond-trein-systeem. Worden die netwerken vervolledigd en zal er een verbinding komen tussen de verschillende systemen? Gaat het hier om een veiligheidsmaatregel om het net, het personeel en het milieu te beschermen, zoals ik hoop, of om een bijkomende "externalisering" die tot doel heeft een telecomoperator in de NMBS binnen te brengen?

Zoals de heer Thissen wens ik dat er tijdens deze regeerperiode concrete vooruitgang wordt geboekt inzake bepaalde verbindingen, onder meer die tussen Ottignies en Namen. Ik herinner er echter aan dat die vooruitgang reeds enkele jaren geleden was aangekondigd. Wij hebben dus tijd verloren.

De heer Johan Malcorps (AGALEV). – Ik wens op mijn beurt de minister de danken voor haar duidelijk antwoord en de vurige verdediging van het spoorplan. Het is een grote stap voorwaarts, maar iedereen is ervan overtuigd dat het nog maar een begin is.

We wachten nog op de studie van de NMBS over de opening van nieuwe en de heropening van oude lijnen, maar ik pleit ervoor om bij de investeringen toch enig voluntarisme aan de dag te leggen. Men moet niet alleen rekening houden met het beschikbaar vermogen, maar men moet ook potentieel creëren. Het is dus verkeerd om, zoals nu vaak gebeurt, uit te gaan van de meeste negatieve prognoses.

Iedereen is ervan overtuigd dat het spoor een alternatief moet zijn voor een ondraaglijk geworden automobilitéit. We moeten geloven in de toekomst van het spoor.

– **Het debat is gesloten.**

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

(De vergadering wordt gesloten om 12.45 uur.)

Berichten van verhindering

Afwezig met bericht van verhindering: mevrouw Kestelijn-Sierens, de heren Colla, Steverlynck, Van den Brande en Van Quickenborne, in het buitenland.

entités a, au contraire, diminué, ce qui favorisera grandement la communication et donc aussi l'aspect « ressources humaines ».

En ce qui concerne précisément les ressources humaines, cette notion dépasse largement celle de gestion du personnel. Il s'agit véritablement de valoriser ces ressources, d'encourager l'écoute des cheminots et leur participation.

Vous avez évoqué, madame la ministre, la réouverture de certaines lignes. Ce point doit encore être débattu, sur la base des études que la SNCB doit vous communiquer. J'ose espérer que celles-ci, demandées depuis un certain temps déjà, vous parviendront rapidement.

L'investissement de quelque 5 milliards que représente le réseau GSM constitue un autre point important, dont nous n'avons pas eu le temps de débattre. Ce réseau se justifierait pour une question de sécurité. Selon certains témoignages que j'ai recueillis, des investissements portent sur d'autres réseaux – notamment le système sol-train – actuellement en cours d'aménagement. La question se pose de savoir si ces réseaux seront complétés et s'il y aura bien interconnexion entre les différents systèmes. Ce point soulève une autre question. S'agit-il bien – je l'espère – d'une mesure de sécurité visant à protéger le réseau, le personnel et l'environnement ou d'une « externalisation » supplémentaire, destinée à intégrer un opérateur télécom dans la SNCB ?

Comme vous, monsieur Thissen, je souhaite vivement que l'on progresse de manière concrète, sous cette législature, dans le dossier relatif à l'ouverture de certaines liaisons, entre autres la liaison Ottignies-Namur. Rappelons toutefois que celle-ci avait déjà été prévue voici quelques années, mais que le projet fut abandonné. Nous avons donc perdu du temps en la matière.

M. Johan Malcorps (AGALEV). – *Je remercie la ministre pour sa réponse précise et son chaud plaidoyer en faveur du plan ferroviaire. C'est un grand pas en avant et ce n'est encore qu'un début.*

Nous attendons l'étude de la SNCB relative à l'ouverture de nouvelles lignes et à la réouverture d'anciennes lignes mais je préconise d'agir de manière volontariste en matière d'investissements. Il ne faut pas seulement tenir compte du capital disponible mais créer un potentiel. Se fonder sur les prévisions les plus négatives est donc une erreur.

Chacun est convaincu que le rail doit offrir une solution de rechange au trafic automobile, devenu insupportable. Nous devons croire à l'avenir du rail.

– **Le débat est clos.**

M. le président. – Nous poursuivrons nos travaux cet après-midi à 15 heures.

(La séance est levée à 12 h 45.)

Excusés

Mme Kestelijn-Sierens, MM. Colla, Steverlynck, Van den Brande et Van Quickenborne, à l'étranger, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

– **Voor kennisgeving aangenomen.**

– **Pris pour information.**