

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2001-2002

---

19 MAART 2002

---

**Wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS**

---

## VERSLAG

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

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Grauwe, voorzitter; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, mevrouw Kestelyn-Sierens, de heren Maertens, Moens, Morael, Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlynck en Thissen.
2. Plaatsvervangers : de heren Dedecker, Istasse, Malcorps, Vandenberghe en Hordies, rapporteur.
3. Andere senatoren : mevrouw de Bethune en de heer Van Quickenborne.

*Zie :*

**Stukken van de Senaat :**

**2-933 - 2001/2002 :**

- Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.  
Nr. 2: Amendementen.

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2001-2002

---

19 MARS 2002

---

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

---

## RAPPORT

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

---

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. De Grauwe, président; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, Mme Kestelyn-Sierens, MM. Maertens, Moens, Morael, Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlynck et Thissen.
2. Membres suppléants : MM. Dedecker, Istasse, Malcorps, Vandenberghe et Hordies, rapporteur.
3. Autres sénateurs : Mme de Bethune et M. Van Quickenborne.

*Voir :*

**Documents du Sénat :**

**2-933 - 2001/2002 :**

- N° 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.  
N° 2: Amendements.

Dit wetsontwerp werd op 31 oktober 2001 aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers en overgezonden aan de Senaat.

De commissie heeft vier vergaderingen aan dit wetsontwerp gewijd, te weten op 27 november, 4 december 2001 en op 14 en 19 maart 2002.

Van bij het begin van de besprekingen stelden verschillende senatoren dat de eventuele goedkeuring van dit wetsontwerp afhankelijk was van de instemming van de gewestelijke parlementen met het samenwerkingsakkoord. Het Waalse Gewest heeft ermee ingestemd op 14 november 2001, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op 20 december 2001 en het Vlaamse Gewest op 13 maart 2002.

### **I. Inleidende uiteenzetting door mevrouw I. Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer**

Voor haar inleidende uiteenzetting verwijst de minister naar de uiteenzetting bij het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (zie: verslag van de heer Louis Siquet, stuk Senaat, nr. 2-934/3).

### **II. Algemene bespreking**

De algemene bespreking over dit wetsontwerp werd samen met de algemene bespreking over het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, gehouden (zie: verslag van de heer Siquet, stuk Senaat, nr. 2-934/3).

De minister herinnert eraan dat zij met betrekking tot dit ontwerp reeds verschillende aspecten van het samenwerkingsakkoord aangehaald heeft. Niettemin hebben de drie gewesten het sinds de vorige vergadering goedgekeurd. De Senaat moet als laatste het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 goedkeuren.

Het akkoord stelt een aantal regels vast voor het toekennen van bouwvergunningen, zodat er meer kans bestaat dat de alle werken in het kader van het investeringsplan 2001-2012 binnen een redelijke termijn uitgevoerd kunnen worden. Bovendien staat het akkoord toe dat het Vlaamse en het Waalse Gewest een aantal werken pre- of cofinancieren. Deze prefinanciering wordt toegestaan om een reeks werken sneller te laten verlopen. Wat de pre- en cofinanciering betreft, moeten beide gewesten een aantal vastgestelde plafonds in acht nemen. De Raad van State heeft in zijn advies duidelijk gesteld dat elk gewest en de Federale Staat binnen het kader van hun bevoegdheden moeten optreden. De spoorwegen blijven een federale aangelegenheid, maar de gewesten

Le présent projet de loi à l'examen a été adopté par la Chambre des représentants et transmis au Sénat le 31 octobre 2001.

La commission lui a consacré quatre réunions à savoir les 27 novembre, 4 décembre 2001 et le 14 et 19 mars 2002.

Dès le début des discussions, plusieurs sénateurs ont affirmé que l'adoption du projet de loi dépendait de l'approbation de l'accord de coopération par les parlements régionaux. La Région wallonne a approuvé cet accord le 14 novembre 2001, la Région bruxelloise le 20 décembre 2001 et la Région flamande le 13 mars 2002.

### **I. Exposé introductif de Mme I. Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports**

Pour ce qui est de son exposé introductif, la ministre renvoie à celui relatif au projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (voir le rapport de M. Louis Siquet, doc. Sénat, n° 2-934-3).

### **II. Discussion générale**

La discussion générale du projet de loi à l'examen a eu lieu en même temps que celle relative au projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (voir le rapport de M. Louis Siquet, doc. Sénat, n° 2-934/3).

La ministre rappelle qu'à propos de ce projet, elle a déjà évoqué plusieurs éléments de l'accord de coopération. Néanmoins, depuis la réunion précédente, les trois régions l'ont approuvé. Le Sénat est la dernière assemblée à donner son assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001.

L'accord fixe un certain nombre de règles sur la manière dont seront délivrés les permis de bâtir, de manière à accroître la possibilité de réaliser, dans des délais raisonnables, l'ensemble des travaux liés au plan d'investissement 2001-2012. En outre, l'accord permet à la Région wallonne et à la Région flamande de pré- ou de cofinancer un certain nombre de travaux. Ce préfinancement est admis en vue d'accélérer une série de travaux. En ce qui concerne le pré- et le cofinancement, on a déterminé des plafonds que les deux régions devront respecter. Il a bien été précisé dans l'avis du Conseil d'État que chaque région et le fédéral devait agir dans le cadre de ses compétences. Le rail restant fédéral, les régions peuvent pré- et cofinancer, dans le cadre de leurs

kunnen, binnen het kader van hun bevoegdheden, civieltechnische werken, tunnels en andere projecten pre- en cofinancieren.

De heer Thissen wil op twee zaken wijzen. Ten eerste ging de instemming gepaard met een aantal verklaringen, waaronder een unanieme verklaring van de Vlaamse Raad, volgens welke het wel degelijk de bedoeling was hiermee een aanzet te geven tot de regionalisering van het Belgische spoorwegonderling. De heer Thissen merkt op dat zelfs Agalev, dat bij de aanvang van de zittingsperiode nochtans verklaard had nauw te gaan samenwerken met Ecolo, dit standpunt ingenomen heeft.

Ten tweede noteert het lid dat de federale eerste minister aan de Vlaamse minister-president beloofd heeft dat er indien op een bepaald ogenblik juridische problemen ontstaan, een wetswijziging zou komen. De heer Thissen weet niet over welke wet het precies gaat.

Volgens de heer Thissen vallen deze belangrijke politieke feiten niet samen met de verklaringen die de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer heeft afgelegd bij het totstandkomen van het samenwerkingsakkoord.

De heer Caluwé meent dat, gelet op een aantal recente beslissingen met betrekking tot de financiering, er twijfel is gerezen over het feit of het investeringsplan zoals bepaald in het samenwerkingsakkoord, voor wat betreft 2002 tijdig zou gerealiseerd worden. Geeft de regering de NMBS daar voldoende financiële middelen voor?

Voorts zit in het samenwerkingsakkoord het engagement vervat dat de NMBS vóór 1 januari 2002 een aanvraag zou doen bij het Vlaamse Gewest met betrekking tot de Liefkenshoekspoortunnel. Volgens spreker is dat dit nog niet formeel gebeurd. Wat is de stand van zaken in dit dossier?

Een essentieel element in de hele discussie is de bevoegdheidskwestie. Met betrekking tot de artikelen 14 en 15 van het samenwerkingsakkoord zegt de Raad van State immers dat prefinanciering en cofinanciering voor bevoegdheden door de gewesten met betrekking tot competenties waarvoor ze niet bevoegd zijn en dus voor onder meer spoorinfrastructuur, niet is toegestaan. Hij zegt ook dat de redenering naar analogie met wat wel in de bijzondere wet staat, namelijk dat wegen en hun aanhorigheden geregionaliseerd zijn, niet opgaat.

Juristen stellen dat het spoor niet geregionaliseerd is en dat de gewesten geen financiering kunnen verstrekken ten behoeve van spoorinfrastructuur. Spoorinfrastructuur moet daarbij ruim worden bekeken. Bij wegen heeft men het ook over hun aanhorigheden. In het Vlaams Parlement stelde professor Goedertier

compétences, à savoir les travaux de génie civil, tunnels et autres aménagements.

M. Thissen voudrait souligner deux éléments. D'abord, la ratification s'est faite avec un certain nombre de déclarations et notamment une déclaration unanime du Parlement flamand indiquant que l'objectif était bien d'engager un processus de régionalisation de l'entreprise ferroviaire belge. M. Thissen note que même Agalev qui, pourtant, en début de législature avait déclaré qu'il allait travailler en symbiose avec Écolo, s'est inscrit dans cette perspective.

Le commissaire relève également que le premier ministre fédéral a pris des engagements vis-à-vis du ministre-président flamand, en indiquant que si, à un moment donné, il y avait des problèmes juridiques, l'on envisagerait de modifier la loi. M. Thissen ignore de quelle loi il s'agit au juste.

D'après M. Thissen, ces faits politiques importants ne vont pas dans le sens des déclarations antérieures de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité des Transports qui ont prévalu lors de l'accord de coopération.

M. Caluwé estime qu'au vu d'une série de décisions récentes qui ont été prises en ce qui concerne le financement, on a commencé à se demander si le plan d'investissement prévu dans l'accord de coopération serait réalisé à temps pour ce qui est de 2002. Le gouvernement octroie-t-il à cet effet suffisamment de moyens financiers?

En outre, l'accord de coopération contient l'engagement selon lequel la SNCB introduirait avant le 1<sup>er</sup> janvier 2002, auprès de la Région flamande une demande relative au tunnel ferroviaire du Liefkenshoek. Selon l'intervenant, cette demande n'a pas encore été faite de manière formelle. Quelle est la situation concernant ce dossier?

La question des compétences constitue un élément essentiel de la discussion. En ce qui concerne les articles 14 et 15 de l'accord de coopération, le Conseil d'État estime en effet que le préfinancement et le cofinancement par les régions, seraient inadmissibles pour ce qui est de matières qui ne relèvent pas de leur compétence, et donc, notamment pour ce qui est de l'infrastructure ferroviaire. Il estime également qu'on ne peut pas interpréter les choses par analogie avec que dit effectivement dans la loi spéciale, selon lesquelles les routes et leurs dépendances ont été régionalisées.

Les juristes affirment que les chemins de fer n'ont pas été régionalisés et que les régions ne peuvent pas financer les infrastructures ferroviaires. Il faut envisager les infrastructures ferroviaires au sens large. Dans le cas des routes, on parle également de leurs dépendances. Le professeur Goedertier a affirmé au Parle-

dat men niet anders kan dan naar analogie interpreteren. Als men geen sporen mag financieren dan vloeit daaruit voort dat men evenmin aanhorigheden van sporen kan financieren. Alleen een tunnel waar later nog sporen dienen te worden in gelegd, zou niet onder burgerlijke bouwwerken vallen.

De heer Caluwé betreurt dat die interpretatie ook door de regering werd gevolgd in de memorie van toelichting bij het samenwerkingsakkoord. In het doc. Kamer, nr. 50-1463/1, blz. 6, staat onder meer:

«De artikelen 14 en 15 handelen over de «pre-financiering» en de «cofinanciering» ... (en) wenst de regering te preciseren dat de gewestelijke financiering in het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies inzake openbaar vervoer moeten worden genomen, slechts slaat op investeringswerken van burgerlijke bouwkunde die tot de gewestelijke bevoegdheid behoren, zoals de aanleg van wegen en overstapparkings in de omgeving van stations of spoorlijnen of het ontwikkelen van stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen, enz.»

Ten gevolge van de bezorgdheid die hieromtrent is ontstaan in het Vlaams Parlement heeft de Vlaamse regering een brief gericht aan de federale premier met de vraag om de zaak te verduidelijken en de waarborg te geven dat de prefinanciering van spoorinfrastructuur en dus ook het in de tijd naar voren brengen van bepaalde investeringen ten aanzien van het investeringsplan, zoals bijvoorbeeld de Liefkenshoekspoor-tunnel en de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven, ook effectief mogelijk zal zijn.

Het antwoord van de federale premier kan als bevestigend worden geïnterpreteerd. Hij verbindt zich ertoe dat, wanneer er toch juridische problemen zouden opduiken, hij de nodige maatregelen zou nemen voor een oplossing.

De inhoud van deze laatste brief lijkt volgens spreker evenwel manifest in strijd met de voornoemde passages uit de memorie van toelichting. Wel sluit die brief cofinanciering door de gewesten uit. Anderzijds zegt de brief dat de prefinanciering, het verstrekken van leningen en achtergestelde leningen door het gewest aan de NMBS, louter om sporen aan te leggen, mogelijk is. Dat is ook de bedoeling. Is het ook de visie van minister Durant dat daarbij desnoods juridische obstakels uit de weg zouden worden geruimd? Of houdt die zich aan wat in de memorie van toelichting staat?

De heer Istasse wijst erop dat zijn fractie zich erover verheugt dat de Senaat over de twee wetsontwerpen (nrs. 933 en 934) kan stemmen. Hij wenst te onderstrepen dat zijn fractie de werkzaamheden nooit heeft willen vertragen. Hij heeft alleen de zekerheid gewild

ment flamand que l'on est obligé d'interpréter par analogie. Si on ne peut pas financer les chemins de fer alors on ne peut pas non plus financer leurs dépendances. Un simple tunnel dans lequel il faudrait encore construire une voie ferrée ne serait pas une construction civile.

M. Caluwé regrette que le gouvernement ait lui aussi suivi cette interprétation sans son exposé des motifs de l'accord de coopération. On peut lire notamment, dans le document de la Chambre, n° 50-1463/1, p. 6, ce qui suit:

«Les articles 14 et 15 traitent du «préfinancement» et du «co-financement». En ce qui concerne ces mécanismes de «cofinancement» et de «préfinancement», le gouvernement tient à préciser que le financement régional ne porte, parmi l'ensemble des initiatives à prendre dans des matières fédérales et régionales en rapport avec le transport en commun, que sur des travaux et des investissements de génie civil relevant de la compétence régionale, comme par exemple, l'aménagement de route ou de parking de dissuasion aux abords des gares et des voies ferrées ou encore le développement du transport urbain ou vicinal en coordination avec le chemin de fer, etc.»

En raison de l'inquiétude qui est née à ce propos au Parlement flamand, le gouvernement flamand a adressé une lettre au premier ministre fédéral dans laquelle il lui demande de préciser les choses et de garantir qu'il sera effectivement possible de préfinancer l'infrastructure ferroviaire et donc également d'avancer certains investissements par rapport au plan d'investissement, comme ceux pour la construction du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek et pour la construction du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers.

On peut considérer que la réponse du premier ministre fédéral a été positive. Dans celle-ci, il s'engage à prendre les mesures nécessaires pour résoudre les problèmes juridiques qui se présenteraient éventuellement.

Toutefois, l'intervenant estime que le contenu de cette lettre est manifestement contraire aux passages précités de l'exposé des motifs. Il est exact que cette lettre exclut un cofinancement par les régions, mais elle dit aussi que la région peut procéder à un préfinancement ou octroyer des prêts et des prêts subordonnés à la SNCB en vue de la simple construction de voies ferrées. C'est d'ailleurs, l'objectif. La ministre Durant estime-t-elle aussi, à cet égard, qu'il faudrait éliminer si nécessaire les obstacles juridiques? Ou s'entient-elle à ce que dit l'exposé des motifs?

M. Istasse fait remarquer que son groupe se réjouit que le Sénat puisse passer aux votes des deux projets de loi (n°s 933 et 934). Il tient à souligner que son groupe n'a jamais voulu retarder les travaux. Il a simplement voulu obtenir l'assurance que les trois

dat de drie gewesten hun akkoord gaven. Voor de PS was dit van kapitaal belang. Op die manier heeft de Senaat zijn rol gespeeld in het federale tweekamerstelsel.

De heer Istasse stelt vast dat het samenwerkingsakkoord bevestigt dat de bevoegdheid over de spoorwegen uitsluitend federaal is en dat ten minste tot in 2012 de 60/40-verdeelsleutel, die voor de Franstalige partijen belangrijk is, blijft gelden.

Nu deze voorwaarde vervuld is, is de PS bereid zo snel mogelijk over dit ontwerp te stemmen.

Het investeringsplan is het meest ambitieuze in de geschiedenis van de Belgische spoorwegen. Zowel voor het personeel als voor de klanten van de NMBS, is dat van grote betekenis. De uitvoering van dit plan moet zeer nauwgezet worden gecontroleerd, opdat de middelen die het geprogrammeerde investeringsplan vergt, toereikend zijn.

Dit plan is tevens een duurzaam en concreet voorbeeld van de solidariteit tussen Wallonië en Brussel. Het bevat ook waarborgen inzake het afgeven van de bouwvergunningen die van essentieel belang zijn voor de verbinding tussen Brussel en Wallonië.

We mogen evenwel niet op onze lauweren rusten. Er moet immers dringend schot komen in een aantal andere spoorwegdossiers die hoogst belangrijk zijn, zowel voor de pendelaars als voor het spoorwegpersoneel en voor de onderneming.

Eén van die dossiers gaat over de verplichting van de Belgische Staat om de richtlijn betreffende de liberalisering van het goederenvervoer over het spoor om te zetten. Alleen door een snelle vooruitgang van dit dossier krijgt B-Cargo, de vrachtafdeling van de NMBS, de mogelijkheid zich tegen de concurrentie te verdedigen.

Volgens de heer Istasse moet het Belgische omzettingsschema de juridische, economische en sociale eenheid van de NMBS integraal en zonder bijgedachten respecteren, welke eenheid in het beheerscontract en in de wet ter hervorming van de structuren gewaarborgd is. De PS is heel gevoelig voor wat in Groot-Brittannië is gebeurd. Het is al te duidelijk waartoe dit heeft geleid: de totale teloorgang van transportnet in zijn geheel.

De heer Istasse merkt eveneens op dat het tweede beheerscontract van de NMBS sedert 31 december 2001 vervallen is. De pendelaar wacht sedert die datum met ongeduld op de beloofde verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening. De PS vraagt derhalve aan de regering om zo spoedig mogelijk alles in het werk te stellen om een derde beheerscontract te sluiten dat die doelstellingen een concrete vorm geeft.

De heer Istasse vraagt de mening van de minister over de nieuwe ontwikkelingen terzake en in het bij-

régions marquent leur accord. Pour le PS, c'était un élément capital. Dans le bicaméralisme fédéral, le Sénat a ainsi joué son rôle.

M. Istasse constate que l'accord de coopération confirme le caractère exclusivement fédéral de la compétence ferroviaire et que la clef 60/40 à laquelle tous les partis francophones tiennent beaucoup, est respectée, au moins jusqu'en 2012.

Ce préalable étant rencontré, le PS est disposé à voter ce projet le plus rapidement possible.

Le plan d'investissements est le plus ambitieux de l'histoire des chemins de fer en Belgique. Pour le personnel et les usagers de la SNCB, c'est un élément capital. Le plan doit faire l'objet d'une maîtrise la plus rigoureuse possible lors de son exécution pour que les moyens nécessaires au plan d'investissements programmé ne fassent pas défaut.

Le plan constitue par ailleurs un élément durable et concret de la solidarité Wallonie-Bruxelles. Il contient également des garanties en matière de délivrance des permis de bâtir essentielles pour relier Bruxelles à la Wallonie.

Cependant, il convient de ne pas reposer sur ses acquis. En effet, il est urgent de faire avancer sur une série d'autres dossiers ferroviaires qui revêtent un caractère essentiel tant pour les navetteurs, que pour les cheminots et l'entreprise.

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

M. Istasse pense que le schéma belge de transposition doit respecter intégralement et sans arrière-pensée l'unicité juridique, économique et sociale de la SNCB, garantie dans le contrat de gestion et dans la loi de réforme des structures. Le PS est très sensibilisé par ce qui s'est passé notamment en Grande-Bretagne. On voit trop bien où cela a mené, c'est-à-dire à la faillite intégrale de tout un système de transport.

M. Istasse fait aussi remarquer que le deuxième contrat de gestion de la SNCB est échu depuis le 31 décembre 2001. Depuis lors, le navetteur attend — avec impatience — que l'amélioration de la qualité du service promise se fasse réellement sentir. Dès lors, le PS demande au gouvernement de mettre d'urgence la main à la pâte pour aboutir à une conclusion rapide d'un troisième contrat de gestion qui concrétisera ces objectifs.

M. Istasse demande l'avis de la ministre sur les nouveaux développements en la matière et en particu-

zonder over de plannen van de Europese Commissie om een vorm van cabotage toe te staan en voorrang te verlenen aan het goederenvervoer.

De heer Siquet spreekt in de hoedanigheid van senator van de Duitstalige Gemeenschap. De Duitstalige Gemeenschap vreest dat de grensoverschrijdende lijn Verviers-Eupen-Aken niet in haar huidige vorm kan blijven bestaan wegens de HST. Het station van Verviers zal een eindstation worden en de stations in de Duitstalige Gemeenschap, zoals bijvoorbeeld dat van Welkenraedt, zullen in een nabije toekomst verdwijnen. Spreker wenst te weten of de minister in het investeringsplan voorzien heeft in een financiering voor de grensoverschrijdende verbindingen en in het bijzonder voor de lijn Verviers-Aken.

Spreker wenst eveneens te weten in hoeverre de begroting van de NMBS gefinancierd wordt door de Staat.

De heer Hordies verklaart dat er ijzersterke garanties gegeven zijn met betrekking tot de uitvoering van het samenwerkingsakkoord dat al door vier parlementen werd goedgekeurd; alleen de Senaat moet als vijfde partner nog zijn instemming betuigen.

Het in kaart brengen van de investeringen die ontoeschaanbaar zijn om onze spoorwegen nieuwe kansen te geven, heeft weliswaar een omslachtige procedure gevergd maar het was in ieder geval beter een akkoord te bereiken waarmee iedereen het eens kon zijn. Zelden is het democratisch draagvlak van een akkoord zo groot geweest en werd er zoveel gedebatteerd over een akkoord.

De goedkeuring door de Senaat van zowel het samenwerkingsakkoord als het ontwerp tot hervorming van de wet van 1991 moet overigens alle onzekerheid wegnemen met betrekking tot de beleidsbeschikking in dit vrij grote bedrijf. Die onzekerheid kan niet anders dan nadelig zijn voor het bedrijf en zijn werknemers.

Volgens de heer Malcorps is dit akkoord een belangrijke stap vooruit om de NMBS om te vormen tot een dynamisch bedrijf. Door dit akkoord krijgt ook het Vlaams Parlement de mogelijkheid om een aantal belangrijke investeringen voor het Vlaamse Gewest te versnellen. Hierdoor wordt in feite tegemoet gekomen aan heel wat kritieken die van Vlaamse zijde werden geuit. Nu hebben we de nodige instrumenten, zijnde de co- en prefinanciering, in handen én de waarborg van de eerste minister en de federale regering dat men, in geval van juridische ontwikkelingen, naar een oplossing zal zoeken.

Tot slot onderstreept de heer Malcorps dat zijn fractie tegen de splitsing van de NMBS gekant blijft. De spoorwegen zijn en blijven centraal georganiseerd. Dat wil echter niet zeggen dat er op Vlaams niveau geen vragen meer gesteld zullen worden over de 60/40-verdeelsleutel voor investeringen. Zijn frac-

tionner sur les projets de la commission européenne visant à autoriser une forme de cabotage et à donner la priorité au transport de marchandises.

M. Siquet s'exprime en tant que sénateur de la Communauté germanophone. La Communauté germanophone craint que la ligne transfrontalière Verviers-Eupen-Aix n'existe plus dans sa forme actuelle à cause du TGV. La gare de Verviers deviendra une gare terminus et les gares de la Communauté germanophone, par exemple Welkenraedt, disparaîtront dans un avenir proche. L'intervenant souhaite savoir si, dans le plan d'investissement, le ministre a prévu un financement pour les liaisons transfrontalières, et en particulier pour la ligne Verviers-Aix.

L'intervenant souhaite également connaître le montant du financement par l'Etat du budget de la SNCB.

M. Hordies déclare qu'en ce qui concerne l'accord de coopération, on peut estimer qu'il est bétonné par les engagements multiples et concordants de quatre parlements; il ne reste plus qu'à le conclure par un cinquième accord, celui du Sénat.

Même si cette procédure aura nécessité une mise entre parenthèses assez longue de la mise sur rail des investissements indispensables au redéveloppement de nos chemins de fer, il valait mieux aboutir à un accord de tous. Rarement un accord aura eu une assise démocratique aussi large et fait l'objet de tant de débats.

Par ailleurs, le vote positif du Sénat, tant sur l'accord de coopération que sur la réforme de la loi de 1991, devra permettre de lever l'incertitude au sein d'une entreprise d'une telle importance quant à sa réorientation de gestion; une incertitude qui ne pouvait être que préjudiciable à l'entreprise et à ses travailleurs.

Selon M. Malcorps, cet accord constitue un important pas en avant dans le processus de dynamisation de la SNCB. Il permet également au Parlement flamand d'accélérer un certain nombre d'investissements importants pour la Région flamande, répondant ainsi en fait à pas mal de critiques qui ont été émises du côté flamand. Nous avons à présent en main les instruments nécessaires, à savoir le cofinancement et le préfinancement, ainsi que la garantie du premier ministre et du gouvernement fédéral qu'en cas de complications juridiques, on cherchera une solution.

En conclusion, M. Malcorps souligne que son groupe reste opposé à la scission de la SNCB. Les chemins de fer sont et restent organisés de manière centralisée. Cela ne signifie pas pour autant que l'on ne s'interrogera plus, du côté flamand, sur la clé de répartition 60/40 des investissements. Son groupe est

tie is ook vragende partij om nieuwe vormen van samenwerking mogelijk te maken tussen het gewest en de NMBS met betrekking tot lokale lijnen waar de spoorwegen in concurrentie staan met het bus- en tramvervoer, georganiseerd door de gewestelijke vervoermaatschappijen.

De heer Ramoudt is van oordeel dat de vraag van de heer Istasse om de stemming over het samenwerkingsakkoord uit te stellen totdat het Vlaams parlement zich had uitgesproken, een gefundeerde vraag was.

Het Vlaams Parlement heeft de nodige tijd genomen om dit samenwerkingsakkoord grondig te bestuderen. De Eerste minister heeft schriftelijk een aantal afspraken vastgelegd met de minister-president van de Vlaamse regering.

Spreeker stelt zich evenwel vragen over de uiteenzetting van de heer Caluwé. Op het Vlaamse niveau werd het uiterste gedaan om de belangen van Vlaanderen met betrekking tot de mogelijkheden van uitbreiding van het spoorwegnet in Vlaanderen, te verdedigen. Waarom acht de heer Caluwé mogelijke juridische verwickelingen belangrijker dan het algemeen belang van Vlaanderen? Waarom stelt de heer Caluwé de memorie van toelichting in vraag en blijft hij zich vragen stellen over de naam «pre-financiering»?

De heer Caluwé antwoordt dat elk parlementslid het recht en de plicht heeft om de memorie van toelichting in vraag te stellen.

De Raad van State heeft opmerkingen gemaakt bij de artikelen 14 en 15 van het samenwerkingsakkoord en de regering heeft in de memorie van toelichting de zienswijze van de Raad van State overgenomen. Nu stelt de eerste minister in zijn brief van 20 februari 2002 aan de minister-president van de Vlaamse regering dat prefinanciering van spoorinfrastructuur, zoals vermeld in de bijlagen van het samenwerkingsakkoord, moet kunnen, terwijl zowel de Raad van State als de regering in haar memorie van toelichting stelden dat het niet kon. Bijgevolg wil de heer Caluwé dat de minister zich hier uitdrukkelijk engageert dat de stelling van de eerste minister in de voormelde brief de juiste is en dat de regering fout was door in de memorie van toelichting in te stemmen met de opmerkingen van de Raad van State. De spreker wil een uitdrukkelijk engagement van de minister en de bevestiging dat haar engagement ook dat van de hele regering is. Door dit uitdrukkelijk in de parlementaire voorbereiding van deze wet op te nemen, zal de Staat een belangrijk argument in handen hebben ingeval van betwistingen.

In het andere geval kan de Raad van State bevelen om essentiële werken die door het Vlaams Gewest geprefinancierd zijn, stil te leggen. Spreker wil dit vermijden.

également demandeur de nouvelles possibilités de collaboration entre la région et la SNCB en ce qui concerne les lignes locales où les chemins de fer sont en concurrence avec le transport par bus et par tram organisé par les sociétés régionales de transport.

M. Ramoudt considère que la demande de M. Istasse de reporter le vote sur l'accord de coopération jusqu'à ce que le Parlement flamand se soit prononcé, est fondée.

Le Parlement flamand a pris le temps d'étudier de manière approfondie cet accord de coopération. Le premier ministre a fixé par écrit une série d'accords avec le ministre-président du gouvernement flamand.

L'intervenant s'interroge toutefois à propos de l'exposé de M. Caluwé. Au niveau flamand, on a fait l'impossible pour défendre les intérêts de la Flandre en ce qui concerne les possibilités d'extension du réseau ferroviaire flamand. Pourquoi M. Caluwé accorde-t-il plus d'importance à d'éventuelles complications juridiques qu'aux intérêts généraux de la Flandre? Pourquoi met-il en cause l'exposé des motifs et continue-t-il de s'interroger sur le terme «préfinancement»?

M. Caluwé répond que tout parlementaire a le droit et le devoir de mettre en question l'exposé des motifs.

Le Conseil d'État a fait des observations concernant les articles 14 et 15 de l'accord de coopération et le gouvernement a fait sien, dans l'exposé des motifs, le point de vue du Conseil d'État. À présent, dans sa lettre du 20 février 2002 au ministre-président du gouvernement flamand, le premier ministre écrit qu'un préfinancement de l'infrastructure ferroviaire, tel qu'il est mentionné dans les annexes de l'accord de coopération, doit pouvoir se faire, alors que le Conseil d'État, et le gouvernement dans son exposé des motifs, ont dit que ce n'était pas possible. M. Caluwé veut par conséquent que la ministre s'engage expressément ici en confirmant que la position adoptée par le premier ministre dans la lettre susvisée est la bonne et que le gouvernement a eu tort de se rallier, dans l'exposé des motifs, aux observations du Conseil d'État. L'intervenant veut un engagement explicite de la ministre et la confirmation que son engagement est aussi celui du gouvernement dans son ensemble. En en faisant explicitement mention dans les travaux préparatoires de la loi en projet, l'État disposera d'un argument important en cas de contestation.

Dans le cas contraire, le Conseil d'État pourra ordonner d'interrompre des travaux essentiels, préfinanciés par la Région flamande. C'est ce que l'intervenant entend éviter.

Volgens de heer Roelants du Vivier is dit het eindpunt van een lang en moeizaam proces dat op zoveel verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd dat er de komende maanden en jaren nog veel over gedebatteerd kan worden. Waakzaamheid blijft geboden.

De heer Roelants du Vivier kan zich vinden in het standpunt van de heren Istasse en Hordies maar wenst er twee zaken aan toe te voegen.

Om te beginnen loopt het investeringsplan van de NMBS ten einde in 2012, een symbolisch jaar aangezien tegen die tijd de doelstellingen van het protocol van Kyoto gehaald moeten zijn. In die periode zullen de nodige middelen voorhanden moeten zijn om de burger ertoe aan te sporen de trein te verkiezen boven de auto.

Daarnaast is spreker als Brusselaar tevreden dat het GEN weldra een feit zal zijn. Dit net zal niet alleen voor het Brusselse Gewest, maar voor iedereen erg nuttig blijken.

Wat betreft de vragen over de onvoldoende financiering voor 2002, verklaart de minister dat procedure tussen de NMBS en de administratie voor de goedkeuring van de middelen voor 2002 in gang is en dat een keuze zal moeten worden gemaakt met betrekking tot de investeringen en de aanwending van de financiële middelen van de NMBS.

Sinds enkele jaren is ongeveer 669 miljoen euro gepompt in ABX, een internationaal bedrijf dat zich toelegt op wegtransport. De regering heeft nu een heel duidelijk signaal aan de raad van bestuur van de NMBS gegeven dat dit moet veranderen. Er zal nog slechts 50 miljoen euro door de NMBS geleend kunnen worden en de andere middelen, noodzakelijk voor ABX, zullen elders gezocht moeten worden, namelijk bij privé-investeerders. Het wordt tijd om de geldstroom te stoppen en de middelen aan te wenden voor andere noden, belangrijk voor de NMBS.

Wat betreft de bevoegdheden en de discussie over gewestelijke versus federale bevoegdheden, herhaalt de minister dat de redenering en de interpretatie van de regering kadert in de gezamenlijke uitoefening van exclusieve bevoegdheden. Als de gewesten voor de pre- en de cofinanciering in het kader van hun bevoegdheden blijven, dan is er voor de ganse regering geen probleem, zoals uitgelegd in de brief van 20 februari 2002 van de heer Verhofstadt in antwoord op de brief van 11 februari 2002 van de heer Dewael.

De minister geeft toe dat de grondwetspecialisten het terzake niet helemaal eens zijn. Dat is evenwel op veel gebieden het geval.

De heer Caluwé meent dat enkel de heer Uyttendaele het standpunt van de regering deelt.

Selon M. Roelants du Vivier nous sommes arrivés au terme d'un processus long et d'une gestation longue et parfois pénible entraînant des interprétations qui vont continuer à fleurir au cours des mois et des années. Il faut rester vigilant.

M. Roelants partage le point de vue tel qu'exprimé par MM. Istasse et Hordies, mais souhaite y ajouter deux observations.

Premièrement, le plan d'investissements de la SNCB se termine en 2012, date assez symbolique puisque c'est la fin de la période où il faudrait avoir respecté le protocole de Kyoto. Il est important de se dire qu'on aura pu bénéficier pendant cette période d'investissements des moyens nécessaires à faire changer le public de véhicule, en lui faisant, par exemple préférer le train à l'automobile individuelle.

Deuxièmement, en tant que Bruxellois, l'intervenant se réjouit de voir la fin prévisible du tunnel que constitue le RER. Cet instrument sera utile, non seulement pour la région de Bruxelles, mais également pour tous.

En ce qui concerne les questions relatives au financement insuffisant de 2002, la ministre déclare qu'une procédure est en cours entre la SNCB et l'administration concernant l'approbation des moyens pour 2002 et qu'il faudra faire un choix en matière d'investissements et d'affectation des moyens financiers de la SNCB.

Depuis quelques années, on a injecté quelque 669 millions d'euros dans ABX, une entreprise internationale qui se consacre au transport routier. Le gouvernement vient de signifier clairement au conseil d'administration de la SNCB que cela doit changer. La SNCB ne pourra plus prêter que 50 millions d'euros et les autres moyens nécessaires à ABX devront être trouvés ailleurs, à savoir auprès d'investisseurs privés. Il est temps de mettre fin à ce flux financier et d'affecter les moyens à d'autres besoins, qui sont importants pour la SNCB.

Quant aux compétences et à la discussion sur la compétence soit régionale, soit fédérale, la ministre répète que le raisonnement et l'interprétation du gouvernement s'inscrivent dans le cadre de l'exercice conjoint de compétences exclusives. Si, pour le préfinancement et le cofinancement, les régions ne sortent pas de leurs compétences, il n'y a là aucun problème pour le gouvernement tout entier, ainsi que l'a souligné M. Verhofstadt dans sa lettre à M. Dewael du 20 février 2002.

La ministre concède que les constitutionnalistes ne sont pas tous d'accord à ce sujet. Mais il en est ainsi dans biens des domaines.

M. Caluwé estime que seul M. Uyttendaele partage le point de vue du gouvernement.



Net als de heer Istasse meent de minister dat investeringen van die omvang een garantie zijn voor de ontwikkeling van de spoorwegen. Nu moet het investeringsplan worden uitgevoerd overeenkomstig dit samenwerkingsakkoord.

Wat de omzetting van de Europese richtlijnen betreft, werd reeds een gedeelte in verband met de boekhoudkundige transparantie en de boekhouding per afdeling omgezet. Dit is een eis van Europa.

Voor de omzetting van overige Europese richtlijnen, namelijk alles wat te maken heeft met het instellen tegen maart 2003 van een onafhankelijke verkeersregelaar, is de regering momenteel aan het werk om te bepalen wat het beste model is dat aan de Europese voorschriften voor onafhankelijkheid voldoet en toch de verbintenissen in acht neemt die de regering heeft aangegaan inzake juridische eenheid van de onderneming. De minister verklaart dat ze over haar plannen positieve signalen bij de Europese Commissie heeft opgevangen.

Het tweede spoorwegpakket, waarover een eerste discussie op 26 maart 2002 begint in de Europese Raad, gaat over een aantal punten die de minister zeer belangrijk noemt en die ze haar volle steun toezegt, te weten de problemen van veiligheid en interoperabiliteit. De cabotagekwestie blijft evenwel zeer omstreven. Het risico bestaat dat een klein land als België er sterk wordt door benadeeld. De minister heeft er ook geen probleem mee dat er een Europees spoorwegagentschap wordt opgericht dat een advies- en expertiseorgaan moet worden.

De minister zal ook het belang beklemtonen van de verbintenis die werd aangegaan bij het eerste spoorwegpakket, om tegelijk vooruitgang te boeken in de aspecten in verband met de sociale harmonisering, of in elk geval in alle aspecten in verband met opleiding, al was het maar uit veiligheidsoverwegingen. De oorspronkelijke en voortgezette opleiding en ook de arbeidsomstandigheden zijn uiteraard één van de veiligheidsvoorwaarden.

Wat de grensoverschrijdende lijn Verviers-Aken betreft, wijst de minister erop dat de grensoverschrijdende lijnen voortaan deel uitmaken van de opdrachten van de overheidsdienst.

Over het probleem van de financiering van die lijn meldt mevrouw Durant dat er momenteel over onderhandeld wordt bij de NMBS. De maatschappij wil de verbinding met Duitsland via Verviers en Welkenraedt behouden. Het station van Welkenraedt zal allesbehalve aan zijn lot worden overgelaten. Er zullen wellicht almaar meer treinen het station aandoen. De onderhandelingen hierover met Thalys, Deutsche Bahn en de NMBS lopen nog.

Le ministre pense que, comme le disait M. Istasse, les investissements de l'ampleur prévue sont une garantie de redéploiement du rail. Il s'agit maintenant que le plan d'investissements puisse être exécuté conformément à cet accord de coopération.

En ce qui concerne la transposition des directives européennes, une partie est déjà transposée en ce qui concerne la transparence comptable et la comptabilité par département. C'est une exigence européenne.

Pour le reste de la transposition des directives européennes, à savoir tout ce qui concerne la mise en place pour mars 2003 d'un régulateur indépendant, le gouvernement travaille actuellement pour définir le meilleur modèle en ce qu'il garantit le prescrit européen d'indépendance tout en respectant les engagements que le gouvernement a pris en matière d'unicité juridique de l'entreprise. À ce propos, la ministre déclare avoir reçu des signaux positifs de la Commission européenne sur ses projets.

En ce qui concerne le deuxième paquet ferroviaire dont une première discussion commencera le 26 mars 2002 au Conseil européen, il concernera des éléments que la ministre qualifie de très importants et qu'elle soutiendra de toutes ses forces, à savoir les problèmes de sécurité et d'interopérabilité. Par contre, la question du cabotage est très controversée. Elle risque de fortement désavantager un petit pays comme la Belgique. Le ministre ne voit pas de problèmes non plus à créer une agence européenne ferroviaire qui sera un organe d'avis et d'experts.

La ministre insistera également sur l'importance de l'engagement pris lors du premier paquet ferroviaire, de faire avancer simultanément les aspects liés à l'harmonisation sociale, ou, en tout cas tous les éléments en termes de formation, ne fût-ce pour des raisons de sécurité. La formation initiale et continuée, de même que les conditions de travail sont évidemment une des conditions de la sécurité.

En ce qui concerne la ligne transfrontalière Verviers-Aix-la-Chapelle, la ministre signale que les lignes transfrontalières font désormais partie des missions de service public.

Sur la question du financement de ladite ligne, Mme Durant annonce que des négociations sont en cours à la SNCB. Celle-ci est attentive à maintenir cette liaison vers l'Allemagne via Verviers et via Welkenraedt. De toute manière, la gare de Welkenraedt ne sera pas délaissée, bien au contraire. Il y aura vraisemblablement plus de trains et plus de dessertes. La négociation y relative est encore en cours entre Thalys, Deutsche Bahn et la SNCB.

De minister legt uit dat van het totaal bedrag van het investeringsplan, dat 17,045 miljard euro bedraagt, 9,7 miljard afkomstig is van de dotatie van het ministerie. Dat betekent 620 miljoen euro in 2002, om in 2012 tot 1 miljard euro te komen.

Bovendien stort de Staat jaarlijks 1,52 miljard euro aan de NMBS als dotatie voor de werking.

Als antwoord op de bekommernis van een aantal commissieleden merkt de minister op dat de voorgestelde tekst voorziet in de oprichting van een Executief Comité van de ministers van Mobiliteit. Het is belangrijk dat dit comité onafhankelijk van de bestaande Interministeriële Conferentie werkt aan een reeks dossiers waarvoor samenwerking tussen het federale en het gewestelijke niveau nodig is, met inbegrip van de procedures voor het vragen van advies aan de gewesten. De oprichting van dit executief comité, dat belast zal zijn met de follow-up van het meerjarig investeringsplan, garandeert ook een evenwicht tussen de noden van het net op gewestelijk vlak en de federale bevoegdheid over de spoorwegen. De minister meent dat dankzij dit permanent orgaan in het raam van het investeringsplan meer rekening zal kunnen worden gehouden met de gewestelijke standpunten. Volgens haar is permanent overleg de enige juiste manier om de spoorwegen in België te beheren.

Op een vraag van de heer Roelants du Vivier bevestigt de minister dat België verbintenissen is aangegaan met betrekking tot de akkoorden van Kyoto en de einddatum van 2012. Er is het «klimaatplan», waarover tussen de federale overheid en de gewesten samenwerkingsakkoorden zijn gesloten. Dat is een van de redenen waarom de federale regering als doelstelling aanhoudt om in 2010 50% meer reizigers en 50% meer goederen per spoor te vervoeren. De uitdaging is groot in het kader van de omzetting van richtlijnen en de beperkte vrijmaking van de markt in maart 2003, opdat ook B-Cargo versterkt kan worden in de formule «New Cargo» om de nieuwe uitdagingen beter aan te kunnen. De minister hoopt dat de NMBS zich zal inspannen om de interne herstructureringen door te voeren die nodig blijken om klaar te staan voor de vrije markt.

Wat betreft de tweede spoorwegtunnel bedoeld in artikel 13 van het samenwerkingsakkoord stelt de minister dat de Liefkenshoekspoortunnel expliciet is voorzien in het kader van het investeringsplan 2001-2012. Dit plan is aangenomen door de raad van bestuur van de NMBS, die bijgevolg gehouden is tot de uitvoering ervan. Normaal waren die werken gepland voor 2006. Het Vlaamse Gewest acht dit evenwel te laat vermits het voor hen om een prioritaire investering gaat. De prefinanciering door het gewest kan hier een oplossing bieden om de werken

En ce qui concerne le financement de la SNCB par l'État, la ministre explique que sur le total du plan d'investissements s'élevant à 17,045 milliards d'EUR, 9,7 milliards proviennent de la dotation du ministère. Cela signifie 620 millions d'euros en 2002 pour arriver à 1 milliard d'euros en 2012.

En outre, l'État verse à la SNCB 1,52 milliard d'euros par an au titre de dotation d'exploitation.

En ce qui concerne la préoccupation de plusieurs membres de cette commission, la ministre fait valoir que le texte du projet met également en place un comité exécutif des ministres de la Mobilité. Il est très important qu'indépendamment de la conférence interministérielle existante, ce comité travaille sur une série de dossiers où il faut une coopération entre le niveau fédéral et les régions y compris sur les procédures de demandes d'avis des régions. La mise en place de ce comité exécutif chargé d'assurer le suivi du plan pluriannuel d'investissements constitue aussi une des garanties de nature à permettre de trouver un équilibre entre les besoins du réseau sur le territoire régional traversé et la compétence fédérale du chemin de fer. La ministre pense que cet organe permanent devra permettre d'entendre ou de prendre en compte, dans le cadre du plan d'investissements, les points de vue régionaux. Elle croit que la concertation permanente est la seule manière de gérer intelligemment les chemins de fer en Belgique.

Par rapport à la remarque de M. Roelants du Vivier sur les accords de Kyoto et l'échéance de 2012, la ministre confirme que la Belgique a pris des engagements. Il y a le plan «climat» sur lequel des accords de coopération sont également scellés entre le niveau fédéral et les régions. C'est une des raisons pour lesquelles le gouvernement fédéral s'est fixé comme objectif d'avoir 50% de voyageurs en plus d'ici 2010 sur le rail et 50% de marchandises en plus. L'enjeu est de taille dans le cadre des transpositions de directives et d'ouverture limitée du marché pour mars 2003, de manière à pouvoir aussi renforcer B-Cargo sous la formule «New Cargo» pour lui permettre de répondre aux défis auxquels elle sera confrontée. La ministre espère que la SNCB, de son côté, prendra le mieux possible en charge les restructurations qui s'imposent à l'intérieur de l'entreprise pour être à la hauteur de l'ouverture.

S'agissant du second tunnel ferroviaire visé à l'article 13 de l'accord de coopération, la ministre déclare que le tunnel du Liefkenshoek a été prévu explicitement dans le cadre du plan d'investissement 2001-2012. Le conseil d'administration de la SNCB ayant adopté ce plan, il est tenu de le mettre à exécution. Les travaux étaient normalement prévus pour 2006. La Région flamande considère cependant que cette rédevance est trop tardive, car pour elle, l'investissement est prioritaire. Le préfinancement par la région pourrait être en l'occurrence une solution

vroeger te laten beginnen. De nadere regels voor deze prefinanciering zijn opgenomen in het ontwerp.

De heer Caluwé preciseert dat ze staan in de bijlage bij het akkoord. Hij vraagt de minister om hier uitdrukkelijk te verklaren dat de prefinanciering ook voor tunnels kan.

De minister stelt dat alle burgerlijke bouwwerken voorzien zijn in de tekst, dus ook de tunnels.

De heer Caluwé betreurt dat dit niet expliciet in de tekst is vastgelegd temeer omdat het hier om een zeer grote investering gaat. Sommige juristen beschouwen spoortunnels als een aanhorigheid van een spoorlijn waardoor die buiten de bevoegdheid van de gewesten vallen. Die tunnel wordt immers aangelegd om een federale bevoegdheid uit te oefenen. Het is te betreuren dat de memorie van toelichting geen betere juridische zekerheid biedt.

De minister verklaart uitdrukkelijk dat in de memorie van toelichting (stuk Kamer, nr. 50-1463/1, blz. 6, derde lid) onder meer ook sleuven en tunnels bedoeld worden.

Nog in verband met de Liefkenshoekspoortunnel herinnert de heer Caluwé aan de verbintenis dat het dossier voor die tunnel bij het Vlaamse Gewest zou worden ingediend voor eind 2001.

De minister hoopt dat die beslissing door de Raad van Bestuur van de NMBS snel zal worden genomen. Zij wijst er ook op dat in dit dossier het Vlaamse Gewest ook vergunningen moet toekennen.

De minister antwoordt aan de heer Siquet dat een werkgroep gepoogd heeft om, op basis van de voorstellen van Deutsche Bahn, het probleem van een gewestelijk expresnet rond Aken, enz. te onderzoeken. Daar enkel de NMBS bevoegd is voor de exploitatie van het treinvervoer wou de minister weten wat er, in het kader van de federale bevoegdheden voor het spoor, op het vlak van mobiliteit, kan worden afgesproken tussen de NMBS enerzijds en Deutsche Bahn anderzijds om de mobiliteitsproblemen het hoofd te bieden zonder daarom af te wijken van de regel krachtens welke alleen de NMBS bevoegd is voor de exploitatie van het treinvervoer. In dit kader heeft de minister de administratie, Duitstalige vertegenwoordigers en het Waalse Gewest rond de tafel gezet om te pogen, op basis van de vraag van de Duitstalige Gemeenschap, alle mogelijkheden om die vraag te beantwoorden op een rijtje te zetten en toch binnen het kader van de federale spoorbevoegdheden te blijven.

permettant d'entamer les travaux plus tôt. Les modalités de ce préfinancement sont réglées dans le projet.

M. Caluwé précise qu'elles figurent dans l'annexe à l'accord. Il demande à la ministre de confirmer explicitement que les tunnels peuvent faire l'objet d'un préfinancement.

La ministre déclare que tous les travaux de génie civil sont prévus dans le texte, y compris donc les tunnels.

M. Caluwé déplore que cela n'apparaisse pas explicitement dans le texte, d'autant qu'il s'agit d'un très gros investissement. Certains juristes considèrent les tunnels ferroviaires comme faisant partie de l'accessoire de la ligne ferroviaire, si bien qu'ils ne relèvent pas de la compétence des régions. Le tunnel en question est d'ailleurs construit dans le cadre de l'exercice d'une compétence fédérale. Il est regrettable que l'exposé des motifs n'offre pas une plus grande sécurité juridique à cet égard.

La ministre déclare explicitement que l'exposé des motifs (doc. Chambre n° 50-1463/1, p. 6, alinéa 3) vise notamment les tranchées et les tunnels.

Toujours à propos du tunnel du Liefkenhoek, M. Caluwé rappelle que l'engagement avait été pris de soumettre le dossier à la Région flamande avant la fin de l'année 2001.

La ministre espère que le conseil d'administration de la SNCB ne tardera pas à prendre cette décision. Elle fait également remarquer que dans ce dossier, la Région flamande doit aussi délivrer des permis.

À M. Siquet, la ministre répond qu'un groupe de travail a essayé d'identifier, sur la base de propositions de la Deutsche Bahn, la question d'un RER autour de Aix-la-Chapelle, etc. Dans le cadre des compétences fédérales de la SNCB et en raison du fait que seule la SNCB peut exploiter les trains, la ministre voulait voir, en termes de mobilité, quelles étaient les possibilités d'accord entre la SNCB, d'une part, et la Deutsche Bahn, d'autre part, pour répondre aux problèmes de mobilité sans pour autant déroger à la règle en vertu de laquelle la SNCB est seule compétente pour l'exploitation des trains. Dans ce cadre-là, la ministre a mis autour de la table son administration, des représentants germanophones et la Région wallonne pour tenter d'identifier, sur la base de la demande de la communauté germanophone, toutes les possibilités de répondre à ces demandes tout en restant dans le cadre des compétences ferroviaires fédérales.

### III. Artikelsgewijze bespreking

#### Artikel 1

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

#### Artikel 2

De heren Caluwé en Steverlynck dienen amendement nr. 1 in. De heer Caluwé verwijst naar het advies van de Raad van State dat uitdrukkelijk stelt dat co-en pre-financiering van spoorinfrastructuur door de gewesten niet tot hun bevoegdheden behoort, tenzij voor het aanleggen van parkeerplaatsen, inrichtingen van stationsomgevingen. Deze onwettige bepaling moet uit het samenwerkingsakkoord worden verwijderd.

Immers, als de NMBS werken zou uitvoeren die gefinancierd worden door de gewesten, dan kunnen deze werken worden stilgelegd door één burger die een belang aantoonde, zoals een onteigening of geluidsoverlast omdat zijn woning na de werken te dicht bij de spoorweg komt te liggen, precies op grond van het feit dat de financiering gebeurt door een overheid die niet bevoegd is. Spreker verwijst naar de problemen omtrent het Deurganckdok waar enkele inwoners van Doel de werken hebben laten stilleggen door de Raad van State, met alle gevolgen van dien.

De minister deelt de analyse van de heer Caluwé niet. Het advies van de Raad van State is niet vernietigend. Het gaat om de gezamenlijke uitoefening van eigen bevoegdheden en er is dus geen sprake van overschrijding van bevoegdheden. Het spoorwegbeleid blijft een federale bevoegdheid. De gewestelijke co-en prefinanciering kunnen slechts tot stand komen in het kader van een investeringsplan dat op het federale niveau is goedgekeurd. Een vordering vanwege één burger zal geen doel dienen.

### IV. Stemmingen

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 stem.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1 stem.

Artikel 2 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt met dezelfde stemmenverhouding aangenomen.

### III. Discussion des articles

#### Article 1<sup>er</sup>

Cet article ne donne lieu à aucune remarque.

#### Article 2

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 1. M. Caluwé renvoie à l'avis du Conseil d'État, qui dit clairement que le cofinancement et le préfinancement de l'infrastructure ferroviaire ne relèvent pas de la compétence des régions, sauf s'ils portent sur l'aménagement de parkings ou des abords des gares. Il faudrait retirer de l'accord de coopération cette disposition illégale.

En effet, si la SNCB effectuait des travaux financés par les régions, il suffirait qu'un seul citoyen fasse valoir un intérêt, tel qu'une expropriation ou une nuisance sonore, parce que son habitation serait trop proche de la voie ferrée à l'issue des travaux, pour que l'on fasse arrêter ceux-ci au motif précis que leur financement serait réalisé par une autorité non compétente. L'intervenant renvoie au problème concernant le «*Deurganckdok*» où quelques habitants de Doel ont fait interrompre les travaux par le Conseil d'État avec toutes les conséquences que cela implique.

Le ministre n'est pas d'accord sur l'analyse de M. Caluwé. L'avis du Conseil d'État n'entraîne aucune annulation. Il s'agit de l'exercice conjoint de compétences propres et il ne saurait donc être question d'un excès de compétence. La politique ferroviaire reste une compétence fédérale. Le cofinancement et le préfinancement par les régions ne peuvent avoir lieu que dans le cadre d'un plan d'investissement approuvé au niveau fédéral. Une action intentée par un seul citoyen serait sans objet.

### IV. Votes

L'article 1<sup>er</sup> est adopté par 10 voix contre 1.

L'amendement n° 1 est rejeté par 10 voix contre 1.

L'article 2 est adopté par 9 voix contre 2.

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 9 voix contre 2.

Dit verslag is goedgekeurd met 9 stemmen bij 1 onthouding.

Le présent rapport a été approuvé par 9 voix et 1 abstention.

*De rapporteur,*

*De voorzitter,*

*Le rapporteur,*

*Le président,*

Marc HORDIES.

Paul DE GRAUWE.

Marc HORDIES.

Paul DE GRAUWE.

\*  
\* \*

\*  
\* \*

**De door de commissie aangenomen tekst  
is dezelfde als de tekst  
ingediend door de regering en overgezonden  
door de Kamer van volksvertegenwoordigers  
(zie stuk Kamer nr. 50-1463/1)**

**Le texte adopté par la commission  
est identique au texte  
déposé par le gouvernement et transmis  
par la Chambre des représentants  
(voir le doc. Chambre n° 50-1463/1)**