

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2010-2011

---

25 JANVIER 2011

---

**Proposition de loi spéciale modifiant l'article 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qui concerne les chemins de fer**

(Déposée par M. Filip Dewinter et consorts)

---

## DÉVELOPPEMENTS

---

L'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2<sup>o</sup>*bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (appelée ci-après LSRI) dispose qu'en ce qui concerne les travaux publics et le transport, le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, relève de la compétence des régions, à l'exception des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB).

En juillet 2001, un accord de coopération a été conclu entre les régions et l'autorité fédérale, accord qui prévoit que l'autorité flamande peut préfinancer et cofinancer certains investissements de la SNCB. Grâce au cofinancement, la Flandre entend accélérer la réalisation de certains projets inscrits dans le plan d'investissement, tels qu'un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Le Conseil d'État estime toutefois que la Flandre ne peut pas financer des investissements ferroviaires, étant donné que les chemins de fer sont une compétence fédérale. Une éventuelle annulation, par la Cour constitutionnelle, du décret de ratification pourrait entraîner la non-exécution ou un ralentissement considérable des travaux dont la Flandre a besoin. Il s'impose dès lors de légiférer définitivement en la matière.

Dans le cadre de la reprise de la dette de la SNCB, on enfreint également une nouvelle fois *de facto*, en faveur de la Wallonie, la clé de répartition 60/40, déjà si défavorable à la Flandre. Ces dettes englobent en effet également les emprunts contractés directement

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2010-2011

---

25 JANUARI 2011

---

**Voorstel van bijzondere wet tot wijziging van artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wat de spoorwegen betreft**

(Ingediend door de heer Filip Dewinter c.s.)

---

## TOELICHTING

---

Artikel 6, § 1, X, 2<sup>o</sup>*bis*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna BWHI genoemd) bepaalt dat met betrekking tot openbare werken en vervoer, het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, door wie ook beheerd, tot de bevoegdheden van de gewesten behoort, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS).

In juli 2001 werd een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale overheid gesloten dat bepaalde dat de Vlaamse overheid NMBS-investeringen kan pre- en cofinancieren. Hierdoor wil Vlaanderen een aantal projecten uit het investeringsplan, zoals bijvoorbeeld een tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen, snel laten realiseren. Omdat de spoorwegen nog steeds een federale bevoegdheid blijven, meent de Raad van State echter dat Vlaanderen niet bevoegd is om spoorinvesteringen te financieren. Een eventuele vernietiging van het bekrachtigingsdecreet door het Grondwettelijk Hof zou tot gevolg kunnen hebben dat de noodzakelijke werken voor Vlaanderen niet of met grote vertraging zullen uitgevoerd worden. Een definitieve regeling dringt zich dan ook op.

Ook in het kader van de overname van de NMBS-schulden wordt de 60/40-verdeelsleutel, die reeds zo nadelig is voor Vlaanderen *de facto* nog eens doorbroken ten voordele van Wallonië. Want binnen het schuldenpakket zitten ook de leningen die de NMBS

par la SNCB en vue de financer le TGV. Or, ces emprunts échappent à la clé de répartition 60/40. Logiquement, ces montants devraient être soumis à la clé de répartition. Il en résulterait alors un déséquilibre au détriment de la Flandre. Une opération de rattrapage devrait dès lors être réalisée en matière d'investissements ferroviaires en Flandre afin de parvenir à la répartition 60/40, qui est en soi défavorable. Mais rien ne change à ce niveau et les investissements ferroviaires dont la Flandre a besoin se font attendre.

Les réformes successives de l'État ont toujours été défavorables aux Flamands. Les partis flamands ne sont pas parvenus à traduire en pouvoir politique la majorité démographique dont ils disposent au sein de l'État belge. La structure de l'État belge est donc fondée sur une subdivision artificielle en entités appelées régions et communautés, sans même qu'il y ait le moindre parallélisme entre la Flandre et la Wallonie. La structure de l'État ne trouve pas son fondement dans la présence de deux communautés nationales ayant chacune un territoire bien défini. Les réformes de l'État, qui continuent d'ignorer ce principe, ne contribueront donc jamais à une répartition équitable et conséquente du pouvoir administratif. Nous considérons que seule une indépendance totale de la Flandre mettra un terme aux querelles communautaires qui sévissent depuis des décennies.

Toutes les réformes de l'État renforcent systématiquement et sur plusieurs plans le caractère tripartite de l'État belge. Ainsi Bruxelles est-elle également devenue compétente pour de nombreuses matières et la révision de la loi de financement lui a-t-elle donné compétence, au même titre que les autres régions, pour les impôts « régionaux ».

L'article 39 de la Constitution dispose que les matières qui relèvent de la compétence des régions doivent être déterminées par une loi spéciale. Tel que l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles est rédigé, les compétences peuvent uniquement être défédéralisées de telle sorte que les trois régions deviennent compétentes. De cette manière, toute nouvelle étape dans la réforme de l'État en vertu de laquelle des compétences territoriales sont transférées, renforce le développement de Bruxelles comme troisième région à part entière. Nous estimons en revanche qu'en attendant le démantèlement de l'État belge, il faut intégrer Bruxelles, en tant que capitale bilingue, à la Région flamande.

La présente proposition tend à reformuler l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles, du moins en ce qui concerne les chemins de fer. Il serait judicieux que les articles de la Constitution relatifs à la division de la Belgique en régions soient déclarés sujets à révision, afin de parvenir à la structure

zelf heeft aangegaan om de HST te financieren. Deze vallen evenwel niet onder de 60/40-verdeelsleutel. Redelijkerwijs zouden deze bedragen moeten ondergebracht worden in de verdeelsleutel. Dit leidt dan tot een onevenwicht ten nadele van Vlaanderen. Een inhaalbeweging voor spoorinvesteringen in Vlaanderen zou dan ook moeten gerealiseerd worden om opnieuw de op zich al nadelige 60/40-verhouding te bekomen. Maar op dit vlak verandert er niets en blijven de voor Vlaanderen noodzakelijke spoorinvesteringen uit.

De opeenvolgende staatshervormingen waren steeds nadelig voor Vlaanderen. De Vlaamse partijen hebben de demografische meerderheid binnen het Belgische staatsverband niet in politieke macht weten om te zetten. De Belgische staatsstructuur is derhalve gesteund op een kunstmatige indeling in zogenaamde gewesten en gemeenschappen, zonder zelfs enig parallélisme tussen Vlaanderen en Wallonië. De staatsstructuur vindt haar uitgangspunt niet in de aanwezigheid van twee volksgemeenschappen met elk een welomschreven grondgebied. Staatshervormingen die dit principe blijven negeren, zullen dan ook nooit bijdragen tot een billijke en consequente bestuurlijke machtsverdeling. De indieners van dit voorstel zijn van oordeel dat enkel een volledige onafhankelijkheid van Vlaanderen een einde zal stellen aan het reeds decennialange communautaire gekrakeel.

Alle staatshervormingen betekenden op verschillende vlakken en telkens weer een versterking van de driedigheids van de Belgische staatsstructuur. Zo werd ook Brussel bevoegd voor talrijke materies en werd in de herziening van de financieringswet voorzien dat Brussel in gelijke mate als de overige gewesten bevoegd wordt voor de zogenaamde gewestbelastingen.

Artikel 39 van de Grondwet bepaalt dat in een bijzondere wet de aangelegenheden moeten vastgelegd worden die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. Zoals artikel 6 van de BWHI is geconcipeerd, kunnen bevoegdheden enkel op dusdanige wijze worden gedefederaliseerd dat de drie gewesten bevoegd worden. Op die manier betekent elke verdere stap in de staatshervorming, waarbij plaatsgebonden aangelegenheden worden overgeheveld, een verdere uitbouw van Brussel als volwaardig derde gewest. De indieners van voorliggend voorstel zijn daarentegen van oordeel dat Brussel in afwachting van de ontmanteling van de Belgische Staat, als tweetalige hoofdstad moet geïntegreerd worden in het Vlaamse Gewest.

Onderhavig voorstel strekt ertoe artikel 6 van de BWHI alvast op het vlak van de spoorwegen te herschrijven. Het verdient aanbeveling dat de artikelen van de Grondwet die betrekking hebben op de indeling van België in gewesten voor herziening vatbaar verklaard worden, teneinde te komen tot de

véritablement duale de la Belgique, qui est composée de deux États fédérés, la Wallonie et la Flandre.

Les compétences qui sont attribuées exclusivement à la Région wallonne et à la Région flamande doivent dès lors être exercées, dans le Territoire de Bruxelles-Capitale, par la Région flamande.

Dans le même temps, on profite de la modification de l'article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles pour défédéraliser une matière — les chemins de fer — dont les résolutions du Parlement flamand préconisaient le transfert à la Région wallonne et à la Région flamande. Nous proposons dès lors de faire également relever les voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges de la compétence des régions, étant entendu que cette défédéralisation ne s'opère qu'à l'égard des régions wallonne et flamande.

\*  
\* \*

werkelijke tweeledigheid van België, dat bestaat uit de deelstaten Vlaanderen en Wallonië.

De uitsluitend aan het Vlaamse en het Waalse Gewest toegewezen bevoegdheden dienen derhalve in het Brussels Hoofdstedelijk Gebied uitgeoefend te worden door het Vlaamse Gewest.

Tegelijk wordt van deze wijziging van artikel 6 van de BWHI gebruik gemaakt om een aangelegenheid — de spoorwegen — waarvan de resoluties van het Vlaams Parlement de overheveling naar het Vlaamse en het Waalse Gewest bepleitten, effectief te defederaliseren. Vandaar dan ook onderhavig voorstel om van het spoorvervoer, beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, ook een gewestelijke bevoegdheid te maken, waarbij enkel wordt uitgegaan van een defederalisering ten aanzien van het Vlaamse en het Waalse Gewest.

Filip DEWINTER.  
Anke VAN DERMEERSCH.  
Jurgen CEDER.

\*  
\* \*

**PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE**

---

**Article 1<sup>er</sup>**

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

**Art. 2**

À l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2<sup>o</sup>*bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les mots « , à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges » sont remplacés par les mots « . Les compétences en ce qui concerne les voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges qui sont localisées dans la région bilingue de Bruxelles-Capitale sont exercées par la Région flamande. »

13 janvier 2011.

**VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET**

---

**Artikel 1**

Deze bijzondere wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

**Art. 2**

In artikel 6, § 1, X, 2<sup>o</sup>*bis*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de woorden « , met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » vervangen door de woorden « . De bevoegdheden inzake spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gelokaliseerd in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad worden uitgeoefend door het Vlaamse Gewest. »

13 januari 2011.

Filip DEWINTER.  
Anke VAN DERMEERSCH.  
Jurgen CEDER.