
**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

15 JULI 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de NMBS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het IC/IR-plan 98
van de NMBS**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN
DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **M. MOOCK**

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft beide voorstellen van resolutie (Stukken nrs. 1620/1 en 1621/1) besproken tijdens haar vergadering van 8 juli 1998.

(1) Samenstelling van de commissie : zie p. 2.

Zie:

- 1621 - 97 / 98:

- N° 1: Voorstel van resolutie van de heren Bartholomeeussen, Ansoms, Mevrouw Cahay-André, de heer Grosjean.
- N° 2 : Amendementen.

Zie ook :

- N° 4 : Tekst aangenomen door de commissie.

Zie ook:

- 1620 - 97 / 98:

- N° 1: Voorstel van resolutie van de heer Van Dienderen c.s.

(*) Vierde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

15 JUILLET 1998

PROPOSITION DE RESOLUTION

relative à la SNCB

PROPOSITION DE RESOLUTION

**relative au plan IC/IR 98
de la SNCB**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE,
DES COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR
M. **M. MOOCK**

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les deux propositions de résolution n°1620/1 et 1621/1 lors de sa réunion du 8 juillet 1998.

(1) Composition de la commission : voir p. 2.

Voir:

- 1621 - 97 / 98:

- N° 1: Proposition de résolution de MM. Bartholomeeussen, Ansoms, Mme Cahay-Adnre, M. Grosjean.
- N° 2 : Amendements.

Voir aussi:

- N° 4 : Texte adopté par la commission.

Voir aussi:

- 1620 - 97 / 98:

- N° 1: Proposition de résolution de M. Van Dienderen.

(*) Quatrième session de la 49^{ème} législature

I. PROCEDURE

De heer Vandenhaute vindt dat een zo belangrijk onderwerp zou moeten uitmonden in een tekst waarover een consensus bestaat. Met die tekst zouden alle politieke partijen een krachtig signaal geven, niet alleen aan de NMBS, maar ook aan de bevolking. Daarom stelt hij de oprichting van een werkgroep voor, belast met het uitwerken van één tekst.

De heer Van Dienderen, mede-indiener van voorstel van resolutie nr. 1620/1, sluit zich aan bij het idee om een consensustekst uit te werken. Hij vindt het evenwel niet noodzakelijk een werkgroep op te richten. Hij verklaart dat hij het in grote mate eens kan zijn met het voorstel van resolutie van de meerderheid, hoewel bepaalde essentiële aspecten er niet in opgenomen zijn. Hij zal dan ook amendementen indienen, teneinde dat voorstel aan te vullen.

Op voorstel van de heer Van Dienderen besluit de commissie met 11 tegen 2 stemmen om geen werkgroep op te richten en bij de bespreking uit te gaan van de tekst van voorstel van resolutie nr. 1621/1 van de heer Bartholomeeussen c.s.

II. INLEIDING

De heer Bartholomeeussen schetst de krachtlijnen van zijn voorstel van resolutie (zie Stuk nr. 1621/1).

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Schellens (A.)

A. — Vaste leden

C.V.P. HH. Ansoms, Van Eetvelt,
Leterme, Vermeulen.
P.S. HH. Grosjean, Moock,
Toussaint.
V.L.D. HH. Huts, Taelman,
Van Aperen.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- HH. Vandenhaute,
F.D.F. Wauthier.
P.S.C. Mevr. Cahay-André.
Vl.Blok H. Geraerts.

Agalev/H. Vanoost.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

HH. Brouns, De Clerck, Didden,
Ghesquière, Vanpoucke.
HH. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
HH. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
HH. Cuyt, Delathouwer,
Verstraeten.
HH. Hotermans, Moerman,
Reynders.
HH. Fournaux, Lefevre.
HH. Huysentruyt, Sevenhans.

Mevr. Schüttringer,
H Van Dienderen.

C. — Niet-stemgerechtigd lid

VU : H. Olaerts

I. PROCÉDURE

M. Vandenhaute estime que sur un sujet aussi important, il faudrait en arriver à un texte de consensus par lequel tous les partis politiques poseraient un geste fort non seulement à l'égard de la SNCB mais aussi à l'égard de la population. Dans cette optique, il propose de créer un groupe de travail chargé d'élaborer un texte unique.

M. Van Dienderen, co-auteur de la proposition de résolution n°1620/1, se rallie à l'idée d'établir un texte de consensus mais il n'estime pas nécessaire de créer un groupe de travail. Il déclare qu'il peut, dans les grandes lignes, adhérer à la proposition de résolution de la majorité bien que certains points essentiels n'y soient pas repris. Il déposera donc des amendements afin de la compléter.

Sur proposition de M. Van Dienderen, la commission décide, par 11 voix contre 2, de ne pas créer de groupe de travail et de prendre comme base de la discussion, le texte de la proposition de résolution n°1621 de M. Bartholomeeussen et consorts.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Bartholomeeussen expose les lignes de force de sa proposition de résolution (v. Doc. 1621/1).

(1) Composition de la commission :

Président : M. Schellens (A.)

A. — Titulaires

C.V.P. MM. Ansoms, Van Eetvelt,
Leterme, Vermeulen.
P.S. MM. Grosjean, Moock,
Toussaint.
V.L.D. MM. Huts, Taelman,
Van Aperen.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- MM. Vandenhaute,
F.D.F. Wauthier.
P.S.C. Mme. Cahay-André.
Vl.Blok M. Geraerts.

Agalev/M. Vanoost.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

MM. Brouns, De Clerck, Didden,
Ghesquière, Vanpoucke.
PMM. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
MM. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
MM. Cuyt, Delathouwer,
Verstraeten.
MM. Hotermans, Moerman,
Reynders.
MM. Fournaux, Lefevre.
MM. Huysentruyt, M. Sevenhans.

Mme. Schüttringer,
M Van Dienderen.

C. — Membre sans voix délibérative

V.U. M. Olaerts

III. BESPREKING EN STEMMINGEN

1. Consideransen

Punt D

De heer Van Aperen dient amendement nr. 8 (Stuk nr. 1621/2) in, dat ertoe strekt de woorden «de jaren tachtig» te vervangen door de woorden «het verleden».

Volgens hem beschikte de NMBS niet alleen tijdens de jaren tachtig, maar ook later, over te weinig middelen. De toenmalige politieke beleidsverantwoordelijken mogen niet in een slecht daglicht worden gesteld.

Hij dient in bijkomende orde amendement nr. 11 (Stuk nr. 1621/2) in, dat ertoe strekt de woorden «in de jaren tachtig» te vervangen door de woorden «om redenen van budgettaire evenwicht in de jaren tachtig en begin jaren negentig».

De heer Bartholomeeussen verklaart dat zijn fractie tijdens de hoorzitting met de leden van het directiecomité van de NMBS ook schuld heeft bekend en heeft erkend dat de NMBS momenteel de gevolgen draagt van desinvesteringen die hoofdzakelijk tijdens de jaren tachtig een feit waren.

De heer Ansoms onderstreept dat ook zijn partij een deel van de verantwoordelijkheid draagt voor de desinvesteringen tijdens de jaren tachtig. Hij merkt niettemin op dat tijdens de jaren zestig en zeventig voldoende in de NMBS werd geïnvesteerd en dat de investeringen vanaf de jaren negentig opnieuw toenamen.

De heer Vandenhoute vindt het niet realistisch naar de jaren tachtig te verwijzen ter rechtvaardiging van problemen die zijn veroorzaakt door de slechte interne organisatie van de NMBS. Volgens hem is dit een punt van nutteloze politieke polemiek en heeft het geen nut personen te viseren. Hij dient dan ook amendement nr. 9 (Stuk nr. 1621/2) in, dat ertoe strekt het punt D weg te laten.

De spreker voegt daaraan toe dat het de NMBS in het verleden nooit aan middelen heeft ontbroken. Via de *lease back-techniek* werd het rollend materieel namelijk gefinancierd met overheidssubsidies en beschikte de NMBS over de financiële middelen om participaties te verwerven in haar dochterondernemingen die geen opdrachten van openbare dienst hadden.

De heer Vandenhoute dient in bijkomende orde ook amendement nr. 13 (Stuk nr. 1621/2) in, dat ertoe strekt in punt D, de woorden «hun fundamentele oorzaak vinden in» te vervangen door de woorden «onder meer te wijten zijn aan».

III. DISCUSSION ET VOTES

1. Considérants

Point D

M. Van Aperen dépose un amendement n°8 (Doc. n° 1621/2) visant à remplacer les mots «dans les années quatre-vingt» par les mots «par le passé».

Il estime que ce n'est pas seulement dans les années quatre-vingt mais plus tard également que la SNCB a connu un manque de moyens. Il faut éviter de mettre les responsables politiques de l'époque dans une situation fâcheuse.

Il dépose un amendement n°11 (Doc. n°1621/2) en ordre subsidiaire tendant à remplacer les mots «dans les années quatre-vingt» par les mots «pour des raisons d'équilibre budgétaire dans les années quatre-vingt et au début des années nonante».

M. Bartholomeeussen déclare qu'à l'occasion de l'audition des membres du Comité de direction de la SNCB, son groupe a également battu sa coulpe et a reconnu que la SNCB subissait actuellement les conséquences des désinvestissements qui ont eu lieu essentiellement dans les années quatre-vingt.

M. Ansoms souligne que son parti porte également un part de responsabilités dans les désinvestissements des années quatre-vingt. Il fait cependant remarquer que dans les années soixante et septante, il a été suffisamment investi dans la SNCB et qu'à partir des années nonante, les investissements ont à nouveau augmenté.

M. Vandenhoute est d'avis qu'il est irréaliste de se référer aux années quatre-vingt pour justifier des problèmes dont l'origine se trouve dans la mauvaise organisation interne de la SNCB. Il estime qu'il s'agit d'un point de polémique politique inutile et qu'il n'est pas opportun de mettre en cause des personnes. Il introduit dès lors un amendement n°9 (Doc. n°1621/2) visant à supprimer le point D.

L'intervenant ajoute qu'à l'époque, la SNCB n'a jamais manqué de moyens. En effet, par la technique du «lease back», le matériel roulant a été financé par des subventions publiques et la SNCB a eu les moyens financiers de prendre des participations dans ses filiales n'ayant pas de mission de service public.

M. Vandenhoute dépose également un amendement n°13 (Doc. n°1621/2) en ordre subsidiaire visant à remplacer au point D le mot «essentiellement» par le mot «notamment».

De heer Grosjean stelt daarop dat de toenmalige politieke beleidsverantwoordelijken de NMBS onvoldoende middelen hebben toegewezen en hebben gepoogd de problemen jaar per jaar en geval per geval via boekhoudkundige kunstgrepen te regelen.

De minister van Vervoer en de heer Bartholomeeussen stemmen in met amendement nr. 11 van de heer Van Aperen.

De heer Van Dienderen vindt dat punt D behouden moet blijven. Tijdens zijn hoorzitting heeft de afgevaardigd bestuurder van de NMBS namelijk verklaard dat tal van locomotieven uit de jaren zestig nu nog in gebruik zijn. Ze brengen de veiligheid in gevaar en veroorzaken tal van vertragingen.

*
* *

Amendement nr. 9 van de heer Vandenhautte wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1.

Het in bijkomende orde ingediende amendement nr. 13 van de heer Vandenhautte wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 8 van de heer Van Aperen wordt ingetrokken.

Het in bijkomende orde ingediende amendement nr. 11 van de heer Van Aperen, wordt eenparig aangenomen.

2. Bepalend gedeelte

Punt 1

De heer Vandenhautte dient amendement nr. 10 (Stuk nr. 1621/2) in, dat ertoe strekt punt 1 weg te laten. Volgens hem valt de controle op de uitvoering van het beheerscontract onder de verantwoordelijkheid van de uitvoerende macht. In de zomer werk maken van permanent overleg, dwingt de NMBS tot niets.

De heer Van Dienderen merkt op dat de gebeurtenissen van de voorbije weken hebben aangetoond dat de NMBS haar beheerscontract niet volgens de regels uitvoert. Het permanent overleg waarin de resolutie uitdrukkelijk voorziet, doet geen afbreuk aan de autonomie van de NMBS, maar strekt er alleen toe een optimale uitvoering van het beheerscontract te garanderen.

*
* *

M. Grosjean réplique que les dirigeants politiques de l'époque ont coupé les vivres à la SNCB et ont essayé de régler les problèmes annuellement et ponctuellement par des manoeuvres comptables.

Le ministre des Transports ainsi que M. Bartholomeeussen se rallient à l'amendement n°11 de M. Van Aperen.

M. Van Dienderen estime qu'il faut maintenir le point D. En effet, lors de son audition, l'Administrateur délégué de la SNCB a déclaré que de nombreuses locomotives datant des années soixante étaient encore en service, qu'elles représentaient un danger pour la sécurité et qu'elles étaient la cause de nombreux retards.

*
* *

L'amendement n°9 de M. Vandenhautte est rejeté par 9 voix contre une.

L'amendement n°13, en ordre subsidiaire, de M. Vandenhautte est rejeté par 9 voix contre 2 et une abstention.

L'amendement n°8 de M. Van Aperen est retiré.

L'amendement n°11, en ordre subsidiaire, de M. Van Aperen est adopté à l'unanimité.

2. Dispositif

Point 1

M. Vandenhautte dépose un amendement n°10 (Doc. n°1621/2) visant à supprimer le point 1. Il est d'avis que le contrôle de l'exécution du contrat de gestion est une responsabilité de l'exécutif. Une concertation permanente estivale n'est pas un instrument contraignant vis-à-vis de la SNCB.

M. Van Dienderen fait remarquer que les événements des dernières semaines ont démontré que la SNCB n'exécutait pas le contrat de gestion selon les règles. La concertation permanente qui est inscrite dans la résolution ne porte pas atteinte à l'autonomie de la SNCB mais vise à garantir une exécution optimale du contrat de gestion.

*
* *

Amendement nr 10 van de heer Vandenhautte wordt verworpen met 9 tegen één stem en 2 onthoudingen.

Punt 2

De heren Van Dienderen en Vanoost dienen amendement nr 3 (Stuk nr 1621/2) in, dat ertoe strekt punt 2 aan te vullen met de bepaling dat indien de in dat punt vermelde doelstellingen niet gehaald worden, tegen de leidinggevende personen van de NMBS maatregelen moeten worden genomen.

De heer Van Dienderen preciseert dat ook meerdere partijvoorzitters te vinden zijn voor eventuele sancties tegen die topfiguren.

De heer Ansoms betwist die laatste bewering van de heer Van Dienderen. Dergelijke verklaringen werden evenmin afgelegd tijdens de hoorzitting in commissie met de NMBS-top.

*
* *

Amendement nr 3 van de heren Van Dienderen en Van Oost wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen.

Punt 3

De heer Bartholomeeussen c.s. dient amendement nr 1 (Stuk nr 1621/2) in, dat ertoe strekt in punt 3 aan te geven dat de gevraagde studie tot doel heeft het investeringsplan bij te werken.

*
* *

Amendement nr 1 van de heer Bartholomeeussen c.s. wordt eenparig aangenomen.

Punt 4

De heer Vandenhautte heeft vragen bij het nut van die bepaling aangezien de NMBS aangekondigd heeft dat als compensatie voor de door het nieuwe IC/IR-plan veroorzaakte ongemakken, korting op alle vervoerbewijzen zal worden toegestaan.

Volgens *de heer Bartholomeeussen* dient die bepaling te worden behouden want de antwoorden die de afgevaardigd bestuurder van de NMBS tijdens zijn hoorzitting heeft gegeven, klonken niet overtuigend.

L'amendement n°10 de M. Vandenhautte est rejeté par 9 voix contre une et deux abstentions.

Point 2

MM. Van Dienderen et Vanoost introduisent un amendement n° 3 (Doc. n°1621/2) visant à compléter le point 2 en stipulant que si les objectifs prévus à ce point ne sont pas atteints, des mesures doivent être prises à l'encontre des responsables de la SNCB.

M. Van Dienderen précise que l'idée de sanctions éventuelles à l'égard des responsables a d'ailleurs été émise par différents présidents de partis.

M. Ansoms conteste cette dernière affirmation de M. Van Dienderen. De telles déclarations n'ont pas non plus été entendues au cours de l'audition par la commission des responsables de la SNCB.

*
* *

L'amendement n°3 de M. Van Dienderen et Vanoost est rejeté par 10 voix contre 2.

Point 3

M. Bartholomeeussen et consorts déposent un amendement n°1 (Doc. n°1621/2) visant à préciser au point 3 que l'étude demandée à pour but l'actualisation du plan d'investissement.

*
* *

L'amendement n°1 de M. Bartholomeeussen et consorts est adopté à l'unanimité.

Point 4

M. Vandenhautte s'interroge sur l'utilité de cette disposition compte tenu du fait que la SNCB a annoncé qu'en compensation des désagréments provoqués par le nouveau plan IC/IR, elle accorderait une réduction sur toutes les cartes-train.

M. Bartholomeeussen est d'avis qu'il faut maintenir la disposition étant donné que les réponses fournies par l'Administrateur délégué de la SNCB lors de son audition au sujet d'éventuelles réductions n'étaient pas convaincantes.

Punt 5

De heer Vandenhaute dient amendement nr 12 (Stuk nr 1621/2) in, dat strekt tot weglating van punt 5.

Hij is van mening dat publieke verontschuldigen het vertrouwen in de NMBS-directie niet zullen herstellen. Wil het overheidsbedrijf het vertrouwen van de reizigers terugwinnen, dan ware het nuttiger een omstandig verslag openbaar te maken over de oorzaken van de vertragingen en de door de directie voorgestelde oplossingen om ze te verhelpen.

De heer Van Eetvelt vraagt zich af of punt 5 nog wel gerechtvaardigd is aangezien de NMBS-directie zich reeds publiekelijk heeft verontschuldigd. Hij stelt derhalve voor aan dat punt gewoon te herinneren onder een punt E in de consideransen.

De minister van Vervoer gaat met dat voorstel akkoord.

De heer Bartholomeeussen merkt op dat punt 5 niet alleen naar de door de afgevaardigd bestuurder aangeboden verontschuldigen verwijst, maar veeleer naar de excuses die de NMBS de reizigers verschuldigd is telkens wanneer die ongemakken ondervinden. De NMBS moet leren omgaan met een bedrijfscultuur die eerbied voor de klanten centraal stelt.

De heren Van Dienderen, Van Eetvelt en Ansoms delen die zienswijze.

De heer Vandenhaute constateert dat de NMBS zich verontschuldigd heeft; daar nog eens melding van maken in een resolutie ware dan ook een overbodige herhaling. Een en ander belet echter niet dat er bij de NMBS op kan worden aangedrongen om het spoorwegpersoneel er systematisch aan te herinneren dat het rekening moet houden met de wensen van de reizigers.

Volgens *mevrouw Cahay-André* moet de NMBS zich niet alleen verontschuldigen; de maatschappij dient ook haar tekortkomingen te kunnen toegeven.

De heer Van Aperen stelt de weglating voor van het adjectief «publieke», dat hij overdreven vindt.

De heer Ansoms dient amendement nr 15 (Stuk nr 1621/2) in, dat ertoe strekt de bepaling te vervangen door de volgende tekst : « bij de NMBS aan te dringen ook in de toekomst haar tekortkomingen toe te geven en hiervoor aan de reizigers haar verontschuldigen aan te bieden. »

Point 5

M. Vandenhaute dépose un amendement n°12 (Doc. n°1621/2) tendant à supprimer le point 5.

Il estime que des excuses publiques ne sont pas de nature à rendre confiance dans la direction de la SNCB. Si l'entreprise publique prétend regagner la confiance de sa clientèle, il serait préférable qu'elle présente publiquement un rapport détaillé sur les causes des retards et sur les solutions proposées par la direction pour y remédier.

M. Van Eetvelt se demande si le point 5 se justifie encore dès lors que la direction de la SNCB s'est déjà excusée publiquement. Il propose dès lors de rappeler simplement ce fait sous un point E dans les considérants.

Le ministre des Transports se rallie à cette proposition.

M. Bartholomeeussen précise que le point 5 ne fait pas seulement référence aux excuses présentées par l'Administrateur délégué mais plutôt aux excuses que la SNCB doit aux usagers chaque fois qu'ils subissent des désagréments. Il faut inculquer à la SNCB une culture d'entreprise axée sur le respect de la clientèle.

MM. Van Dienderen, Van Eetvelt et Ansoms partagent ce point de vue.

M. Vandenhaute constate que la SNCB s'est excusée et qu'il serait dès lors redondant d'encore le mentionner dans une résolution. Cependant, cela n'exclut pas que l'on puisse insister auprès de la SNCB pour qu'elle rappelle systématiquement à son personnel de tenir compte des desiderata des usagers.

Mme Cahay-André estime que la SNCB ne doit pas uniquement présenter ses excuses mais qu'elle doit aussi savoir reconnaître ses manquements.

M. Van Aperen suggère de supprimer l'adjectif «publiques» qui est exagéré.

M. Ansoms dépose un amendement n° 15 (Doc. n°1621/2) visant à remplacer la disposition par le texte suivant : « d'insister auprès de la SNCB pour qu'elle reconnaisse désormais ses carences et s'en excuse auprès des voyageurs ».

*
* *

Amendement nr 12 van de heer Vandenhautte wordt ingetrokken.

Amendement nr 15 van de heer Ansoms wordt eenparig aangenomen.

Punten 6 en 7

Over deze punten worden geen opmerkingen gemaakt.

Punt 8

De heer Bartholomeeussen c.s. dient amendement nr 2 (Stuk nr 1621/2) in, dat ertoe strekt punt 8 te vervangen door een bepaling die stelt dat het directiecomité van de NMBS eind september de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven een eerste verslag moet bezorgen in verband met de in het vervoerplan aangebrachte wijzigingen.

De heer Van Dienderen vraagt zich af of die bepaling de autonomie van de NMBS niet aantast.

De heer Bartholomeeussen betwist die interpretatie. Het is alleen de bedoeling te vragen dat het directiecomité de commissie een verslag voorlegt.

De voorzitter preciseert dat de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt dat de commissie voor de Infrastructuur hoorzittingen kan houden.

*
* *

Amendement nr 2 van de heer Bartholomeeussen c.s. wordt eenparig aangenomen.

Punt 9 (nieuw)

De heren Van Dienderen en Vanoost dienen amendement nr. 4 (Stuk nr 1621/2) in, tot invoeging van een punt 9. Bij die nieuwe bepaling wordt de regering verzocht er bij de NMBS op aan te dringen dat overeenkomstig artikel 64 van het beheerscontract, overleg zou worden gepleegd met het Raadgevend comité van de gebruikers en met de ombudsdienst. Dat overleg moet gaan over zowel de huidige moeilijkheden als over de mogelijke en gewenste aanpassingen van het IC/IR-plan. De NMBS kan alleen op gemotiveerde wijze afwijken van de uitgebrachte adviezen; ook de eigen personeelsleden moeten veel beter worden betrokken bij de veranderingen.

*
* *

L'amendement n°12 de M. Vandenhautte est retiré.

L'amendement n°15 de M. Ansoms est adopté à l'unanimité.

Points 6 et 7

Ces points n'appellent aucun commentaire.

Point 8

M. Bartholomeeussen et consorts déposent un amendement n°2 (Doc. n°1621/2) remplaçant le point 8 par une disposition qui stipule que le Comité de direction de la SNCB présente fin septembre à la commission de l'Infrastructure un premier rapport sur les adaptations apportées au plan de transport.

M. Van Dienderen se demande si cette disposition ne porte pas atteinte à l'autonomie de la SNCB.

M. Bartholomeeussen conteste cette interprétation. Il s'agit seulement de demander que le Comité de direction présente un rapport à la commission.

Le président précise que la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques autonomes prévoit que la commission de l'Infrastructure peut organiser des auditions.

*
* *

L'amendement n°2 de M. Bartholomeeussen et consorts est adopté à l'unanimité.

Point 9 (nouveau)

MM. Van Dienderen et Vanoost déposent un amendement n°4 (Doc. n°1621/2) tendant à insérer un point 9. Par cette nouvelle disposition, il est demandé au gouvernement d'insister auprès de la SNCB afin qu'une concertation ait lieu avec le Comité consultatif des usagers et avec le service du Médiateur conformément à l'article 64 du contrat de gestion. Cette concertation doit être basée tant sur les difficultés actuelles que sur les adaptations possibles et souhaitées du plan IC/IR. La SNCB doit motiver son refus de suivre les avis rendus par le Comité. Le personnel de la SNCB doit être plus impliqué dans les changements opérés.

De heer Bartholomeeussen merkt op dat krachtens de wet van 1991 de door het Adviescomité uitgebrachte adviezen niet dwingend zijn.

Hij verwijst ook naar de hoorzitting met de voorzitter van het Comité, de heer Pagano, die heeft verklaard dat de dialoog veel vlotter verloopt sinds hij rechtstreeks contact heeft gehad met de afgevaardigd bestuurder van de NMBS. Het amendement van de heer Van Dienderen is dus overbodig.

De heer Van Dienderen geeft toe dat het contact tussen het Comité en de NMBS verbeterd is, maar hij preciseert dat die verbetering het gevolg is van de talrijke punten van kritiek ten aanzien van de directie van de NMBS.

De heer Ansoms treedt de heer Bartholomeeussen bij en verduidelijkt de verklaringen van de heer Pagano, die heeft vastgesteld dat de toestand aanzienlijk is verbeterd sinds het Comité onder de rechtstreekse verantwoordelijkheid van de afgevaardigd bestuurder valt.

De heer Ansoms merkt op dat de tekst van de resolutie in overeenstemming moet zijn met de wet; die tekst mag niet bepalen dat de adviezen van het Comité dwingend zijn.

Voorts wijst de spreker erop dat voor de invoering van de wijzigingen geen overleg is gepleegd met het personeel van de NMBS. Uit de hoorzittingen is echter gebleken dat wanneer het directiecomité terughoudend was ten opzichte van sommige maatregelen, precies het personeel er heeft op aangedrongen om ze uit te voeren.

Derhalve dient de heer Ansoms amendement nr. 14 (Stuk nr. 1621/2) in, dat amendement nr. 4 van de heer Van Dienderen gedeeltelijk overneemt, met uitzondering van de zinsnede aangaande het onderwerp van het overleg, de motivering van de weigering om gevolg te geven aan de adviezen van het Raadgevend Comité en de betrokkenheid van het personeel.

De heer Van Dienderen wijst erop dat de in zijn amendement bedoelde personeelsleden slaan op de uitvoerende personeelsleden die in contact komen met de gebruikers. Doorgaans wordt de mening van die mensen niet gevraagd, terwijl zij dagelijks geconfronteerd worden met de concrete problemen.

De spreker treedt niettemin amendement nr. 14 van de heer Ansoms bij en trekt zijn amendement nr. 4 in.

*
* *

Amendement nr. 14 van de heer Ansoms wordt eenparig aangenomen.

M. Bartholomeeussen fait observer que la loi de 1991 prévoit que les avis rendus par le Comité consultatif ne sont pas contraignants. En outre, il se réfère à l'audition du Président du Comité, M. Pagano, au cours de laquelle ce dernier a déclaré que depuis qu'il avait eu des contacts directs avec l'Administrateur délégué de la SNCB, le dialogue s'était nettement amélioré. L'amendement de M. Van Dienderen est dès lors superflu.

M. Van Dienderen concède que la situation s'est améliorée entre le Comité et la SNCB mais il précise que cette amélioration a été provoquée par les nombreuses critiques à l'adresse de la direction de la SNCB.

Rejoignant les propos de M. Bartholomeeussen, *M. Ansoms* précise encore les déclarations de M. Pagano. Celui-ci a constaté que la situation s'était nettement améliorée depuis que le Comité avait été placé sous la responsabilité directe de l'Administrateur délégué.

M. Ansoms fait remarquer que le texte de la résolution doit être conforme à la loi et ne peut prévoir que les avis du Comité sont contraignants.

En outre, l'intervenant souligne que le personnel de la SNCB n'a pas été concerté pour l'introduction des changements. Au contraire, il est apparu lors des auditions que lorsque le Comité de direction s'est montré réticent vis-à-vis de certaines mesures, c'est précisément le personnel qui a insisté pour les exécuter.

En conséquence, M. Ansoms dépose un amendement n°14 (Doc. n°1621/2). Cet amendement reprend en partie l'amendement n°4 de M. Van Dienderen, à l'exception de la partie de phrase relative à l'objet de la concertation, à la motivation du refus de suivre les avis du Comité consultatif et à l'implication du personnel.

M. Van Dienderen précise que le personnel visé dans son amendement est le personnel d'exécution qui est en contact avec les usagers. Ce sont ces gens qui en général ne sont pas consultés alors qu'il sont quotidiennement confrontés aux problèmes sur le terrain.

L'intervenant se rallie toutefois à l'amendement n°14 de M. Ansoms et retire son amendement n°4.

*
* *

L'amendement n°14 de M. Ansoms est adopté à l'unanimité.

Punt 10 (nieuw)

De heren Van Dienderen en Vanoost dienen amendement nr. 5 (Stuk nr. 1621/2) in, teneinde een punt 10 toe te voegen om de bevoegdheden van het Bestuur van het Vervoer te Land bij het ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur te verruimen. Dat Bestuur moet een gesprekspartner worden voor de NMBS. Op termijn moet er een sterke controle instantie komen die vergelijkbaar is met het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie.

De heer Ansoms is het persoonlijk eens met de strekking van het amendement van de heer Van Dienderen c.s. omdat het aansluit bij zijn wetsvoorstel nr. 1344/1 tot oprichting van een Belgisch Instituut voor het spoorvervoer. Hij wijst er echter op dat de voorliggende bepaling niet thuishoort in een aan de federale regering gerichte resolutie aangezien het parlement zijn wetsvoorstel zal kunnen goedkeuren.

De heer Bartholomeeussen vindt het amendement interessant omdat uit de hoorzittingen is gebleken dat het nodig is overleg te plegen met het personeel alvorens beslissingen te nemen. Het amendement verwijst echter naar diverse aspecten die niet passen in het ter tafel liggende voorstel van resolutie.

De heer Vandenhoute merkt op dat de goedkeuring van dit amendement de wijziging van de wet van 21 maart 1991 vereist.

*
* *

Amendement nr. 5 van de heer Van Dienderen c.s. wordt verworpen met 8 tegen 2 stemmen en 2 onthouding.

Punt 11 (nieuw)

De heren Van Dienderen en Vanoost dienen amendement nr. 6 (Stuk nr. 1621/2) in, dat ertoe strekt een punt 11 toe te voegen teneinde het beheerscontract te verbeteren, door artikel 63 ervan aan te vullen. De recente problemen bij de NMBS hebben immers aangetoond dat het beheerscontract nog niet beantwoordt aan de criteria van een echt contract in de zin van het Burgerlijk Wetboek.

*
* *

Amendement nr. 6 van de heer Van Dienderen c.s. wordt verworpen met 8 tegen 2 stemmen en 2 onthouding.

Point 10 (nouveau)

MM. Van Dienderen et Vanoost introduisent un amendement n° 5 (Doc. n°1621) ajoutant un point 10. Cette nouvelle disposition prévoit d'élargir les compétences de l'Administration du Transport terrestre auprès du ministère des Communications et de l'Infrastructure. Cette administration doit devenir un partenaire pour la SNCB. A l'avenir, il convient de mettre en place une instance de contrôle comparable à l'Institut belge pour la Poste et les Télécommunications.

M. Ansoms se rallie, à titre personnel, à l'esprit de l'amendement de M. Van Dienderen et cs en ce sens que cet amendement a la même portée que sa proposition de loi n°1344/1 créant un Institut belge des transports ferroviaires. Il souligne cependant qu'étant donné que le parlement pourra adopter cette proposition de loi, la présente disposition n'a pas sa place dans une résolution adressée au gouvernement fédéral.

M. Bartholomeeussen estime que l'amendement est intéressant en ce sens que les auditions ont souligné la nécessité de consulter le personnel avant de prendre des décisions. Toutefois, l'amendement fait référence à divers aspects qui n'ont pas leur place dans la présente proposition de résolution.

M. Vandenhoute fait remarquer que l'adoption de cet amendement nécessitera la modification de la loi du 21 mars 1991.

*
* *

L'amendement n°5 de M. Van Dienderen et cs est rejeté par 8 voix contre 2 et 2 abstentions.

Point 11 (nouveau)

MM. Van Dienderen et Vanoost déposent un amendement n°6 (Doc. n°1621/2) visant à ajouter un point 11. Ce point vise à améliorer le contrat de gestion en complétant son article 63. En effet, les problèmes récents à la SNCB ont démontré que le contrat de gestion ne correspondait pas encore aux critères d'un véritable contrat au sens du Code civil.

*
* *

L'amendement n° 6 de M. Van Dienderen et cs est rejeté par 8 voix contre 2 et 2 abstentions.

Punt 12 (nieuw)

De heren Van Dienderen en Vanoost dienen amendement nr. 7 (Stuk nr. 1621/2) in, dat tot doel heeft een punt 12 toe te voegen om er bij de NMBS op aan te dringen dat zij het volgende spoorplan van 29 mei 2005 terdege zou voorbereiden. Net als de Zwitserse spoorwegmaatschappij zou de NMBS eerst een concreet spoorplan moeten uitwerken alvorens haar investeringsplan op te stellen.

*
* *

Amendement nr. 7 van de heer Van Dienderen c.s. wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Het gehele voorstel van resolutie, zoals het geamendeerd werd, wordt aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

Het voorstel van resolutie nr. 1620/1 van de heer Van Dienderen c.s. vervalt diensgevolge.

De rapporteur,

M. MOOCK

De voorzitter,

A. SCHELLENS

Point 12 (nouveau)

MM. Van Dienderen et Vanoost déposent un amendement n°7 (Doc. n°1621/2) introduisant un point 12. Cet amendement vise à demander à la SNCB de préparer de manière convenable le prochain plan ferroviaire du 29 mai 2005. La SNCB devrait tout d'abord établir un plan ferroviaire concret avant d'établir son plan d'investissement, comme le font les chemins de fer suisses.

*
* *

L'amendement n°7 de M. Van Dienderen et cs est rejeté par 8 voix contre 3 et une abstention.

L'ensemble de la proposition de résolution, telle qu'elle a été amendée, est adopté par 11 voix et une abstention.

En conséquence, la proposition de résolution n°1620/1 de M. Van Dienderen et consorts devient sans objet.

Le rapporteur,

M. MOOCK

Le président,

A. SCHELLENS