

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 janvier 2013

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à la préservation du trafic ferroviaire
en régions rurales**

(déposée par M. Christophe Bastin et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 januari 2013

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**waarin het behoud wordt gevraagd
van de spoorlijnen in landelijke gebieden**

(ingediend door de heer Christophe Bastin c.s.)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>		<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	
<i>Commandes:</i>		<i>Bestellingen:</i>	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél. : 02/ 549 81 60		Tel. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail : publications@lachambre.be		e-mail : publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les prochaines semaines seront cruciales et décisives pour le Groupe SNCB en ce qui concerne sa nouvelle structure, son financement et son fonctionnement. En effet, quatre types de négociations sont actuellement en cours pour 1) réaliser une réforme de la structure du Groupe SNCB, 2) adopter un plan pluriannuel d'investissement pour la période 2013-2025, 3) déterminer le plan de transport de la SNCB pour la période 2013-2030, et 4) approuver les nouveaux contrats de gestion.

1. La réforme de la structure du Groupe SNCB

Dans l'accord de Gouvernement, il est stipulé qu'une réforme des structures (avec une diminution des entités) et une simplification organisationnelle du Groupe SNCB s'imposent afin de mieux répondre aux besoins des voyageurs et d'assurer une gestion plus cohérente et transparente, tout en réalisant des économies d'échelle.

Quatre points essentiels sont à intégrer dans la réforme:

1) la représentation des Régions dans les conseils d'administration des entités du Groupe SNCB;

2) la création d'une structure pour gérer l'exploitation du RER;

3) une simplification organisationnelle en diminuant le nombre d'entités;

4) le maintien du statut du cheminot au sein de la Commission paritaire nationale.

Cette réforme est nécessaire et doit se faire pour 1° être en conformité avec la réglementation européenne, à savoir la directive européenne 91/440/CE qui définit le périmètre ferroviaire (indépendance de gestion, séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport) et le périmètre des subsides de l'activité ferroviaire sur une base géographique et en fonction de la nature du transport, et 2° stabiliser la dette — à cet égard, on peut lire, dans le rapport de la Cour des

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De komende weken zullen cruciaal zijn voor de NMBS-Groep, aangezien binnenkort knopen moeten worden doorgehakt over de nieuwe structuur, de financiering en de werking van de Groep. De onderhandelingen die momenteel op vier sporen worden gevoerd, moeten immers uitmonden in een hervorming van de structuur van de NMBS-Groep, de goedkeuring van een meerjareninvesteringsplan voor de periode 2013-2015, het uitstippelen van het NMBS-vervoerplan voor de periode 2013-2030 en de goedkeuring van de nieuwe beheersovereenkomsten.

1. De hervorming van de structuur van de NMBS-Groep

Het regeerakkoord bepaalt dat de structuur van de NMBS-Groep moet worden hervormd (minder entiteiten) en dat de organisatie van de Groep moet worden vereenvoudigd om beter tegemoet te komen aan de noden van de reizigers en een coherenter en transparanter beheer te waarborgen, waarbij tegelijk schaalvoordelen worden bewerkstelligd.

Bij de hervorming moet rekening worden gehouden met vier essentiële elementen:

1) de gewesten moeten vertegenwoordigd zijn in de raden van bestuur van de entiteiten van de NMBS-Groep;

2) er moet een structuur worden ingesteld om het GEN te exploiteren;

3) de organisatie van de Groep moet worden vereenvoudigd door het aantal entiteiten terug te dringen;

4) de status van het spoorwegpersoneel moet de bevoegdheid blijven van het Nationaal Paritair Comité.

Deze hervorming is vereist om tegemoet te kunnen komen aan de Europese regelgeving, meer bepaald aan Richtlijn 91/440/EEG, die de perimeter van spoorvervoeraangelegenheden omschrijft (onafhankelijk beheer, opsplitsing van het infrastructuurbeheer en het beheer van de vervoeractiviteiten), alsook de perimeter van de subsidies van de spooractiviteit op geografische basis en op grond van de aard van het vervoer definieert. Bovendien is die hervorming bedoeld om de schuldenlast

comptes, que la dette financière nette consolidée a augmenté de 49,28 % entre 2005 et 2011.

La structure actuellement préconisée est celle du modèle des “entités séparées” où les deux sociétés publiques (opérateur et gestionnaire de l’infrastructure) ne seraient plus sous la coupole d’une holding, mais auraient des fonctions, responsabilités et moyens clairement délimités. Ces deux sociétés seraient intégrées entre elles au travers de la Commission paritaire nationale et d’une société conjointe qui serait le secrétariat social de l’ensemble du Groupe. Il y aurait enfin une convention de transport qui délimiterait les droits et responsabilités de chacun. La dette serait répartie entre les deux sociétés, en leur assurant un avenir financier viable.

2. Le plan pluriannuel d’investissement

Au départ établie à 40 milliards d’euros par le Groupe SNCB, l’enveloppe dévolue au plan pluriannuel d’investissement a été ramenée à 26 milliards d’euros. Dans ce contexte, le Groupe SNCB a dû revoir à la baisse ses projets d’investissement d’extension du réseau ferroviaire et redéfinir ses priorités, en privilégiant la mission de service public, la sécurité et le confort des voyageurs et du personnel.

Le plan, qui est à présent approuvé par les trois sociétés du Groupe SNCB, doit également respecter les équilibres entre la Flandre et la Wallonie (selon la clé de répartition 60/40) ainsi qu’entre les infrastructures (Infrabel) et les trains (SNCB), tout en répondant à la croissance du nombre de voyageurs.

Quant aux chiffres, le plan doperait de 40 % les dépenses annuelles: 1,8 milliard d’euros en moyenne par an pendant 14 ans au lieu de 1,3 milliard d’euros pour le plan pluriannuel précédent. 20 % du total (c’est-à-dire 5,2 milliards d’euros) seraient affectés à l’amélioration de la sécurité via l’adaptation complète des infrastructures et des trains au système ETCS. Un renouvellement massif du matériel et la modernisation des infrastructures d’accueil sont également prévus pour un montant de 6,6 milliards d’euros. Parallèlement, la modernisation des trains coûterait 3,5 milliards d’euros, soit un peu plus que l’amélioration de la “chaîne de mobilité” dont le coût s’élèverait à 3 milliards d’euros (parkings: 500 millions d’euros; structures d’information et de service: 500 mil-

te stabiliseren — in dat verband meldt een studie van het Rekenhof dat de financiële geconsolideerde nettoschuld van 2005 tot 2011 met 49,28 % is gestegen.

Thans wordt gepleit voor een structuur naar het model van de “afzonderlijke entiteiten”, waarbij de twee openbare maatschappijen (operator en infrastructuurbeheerder) niet langer zouden worden overkoepeld door een holdingmaatschappij, maar wel duidelijk afgebakende functies, verantwoordelijkheden en middelen zouden hebben. Deze beide vennootschappen zouden onderling worden geïntegreerd via het Nationaal Paritair Comité en een gezamenlijke dienst, die als sociaal secretariaat voor de hele Groep zou fungeren. Tot slot zou er een vervoerovereenkomst komen om de rechten en verantwoordelijkheden van elke maatschappij af te bakenen. De schuld zou worden verdeeld over de twee maatschappijen, waarbij erop wordt toegezien dat de financiële toekomst van de beide maatschappijen gevrijwaard is.

2. Het meerjareninvesteringsplan

Het aanvankelijk voor het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep uitgetrokken budget van 40 miljard euro werd uiteindelijk teruggeschroefd tot 26 miljard euro. In die context heeft de NMBS-Groep zijn investeringsplannen voor de uitbreiding van het spoorwegnet neerwaarts moeten bijstellen en zijn prioriteiten moeten herijken, waarbij prioriteit werd verleend aan zijn openbaredienstverleningstaak, alsook aan de veiligheid en het comfort van de reizigers en van het personeel.

Het nu door de drie maatschappijen van de NMBS-Groep goedgekeurde plan moet voorts niet alleen de balans tussen Vlaanderen en Wallonië (volgens de verdeelsleutel 60/40) in acht nemen, maar ook die tussen de infrastructuurmaatschappij (Infrabel) en de spoormaatschappij (NMBS), zonder uit het oog te verliezen dat het aantal reizigers toeneemt.

Het plan zal de jaarlijkse uitgaven met 40 % doen stijgen: terwijl de gemiddelde jaarlijkse uitgaven in het kader van het vorige meerjarenplan nog 1,3 miljard euro bedroegen, zullen die gedurende 14 jaar oplopen tot gemiddeld 1,8 miljard euro per jaar. 20 % van het totale bedrag (met name 5,2 miljard euro) zal worden besteed aan het verhogen van de veiligheid door de infrastructuur en de treinen volledig aan het ETCS-systeem aan te passen. Ook is voorzien in een massale vernieuwing van het materieel en in de modernisering van de onthaalvoorzieningen, voor een bedrag van 6,6 miljard euro. Tegelijk zou de modernisering van de treinstellen 3,5 miljard euro kosten; dit is iets meer dan het bedrag dat zal moeten worden uitgetrokken

lions d'euros; 550 gares et points d'arrêts: 2 milliards d'euros). Environ 860 millions d'euros seraient affectés aux 37 grandes gares. Le RER recevrait, quant à lui, 1,3 milliard d'euros. Enfin, une enveloppe "autres" de 1,990 milliard d'euros permettra peut-être de financer des projets qui n'ont pu trouver leur place dans les autres postes (comme la jonction Nord-Midi).

3. Le plan de transport

Afin de remédier aux nombreux problèmes de ponctualité des trains dans notre pays — 87,8 % des trains sont arrivés avec moins de 6 minutes de retard durant le premier semestre 2012, 87 % en 2011 et 85,7 % en 2010 —, la SNCB prépare un plan de transport, qui sera opérationnel par étape, en fonction des fruits des investissements en infrastructure, à partir du 8 décembre 2013, pour autant que la réforme des structures du Groupe soit (bien) achevée.

Ce plan de transport "2013-2030" est très ambitieux; il est calqué sur le modèle ferroviaire suisse d'"horaire cadencé". Il constituera une petite révolution pour notre système belge; le dernier plan de transport datant en effet de 1998. Les grands principes de ce plan sont les suivants: au moins deux trains par heure dans chaque sens, à horaire fixe.

Cela permettra 1) de réguler le transport en Belgique, 2) de charpenter les nombreuses connexions que le rail suscite avec les autres modes de transport, 3) d'utiliser des trains plus standardisés et plus interchangeables (moins de changements dans la composition du convoi), 4) d'éviter d'ajouter des trains supplémentaires aux heures de pointe, 5) de simplifier la résolution de conflits entre trains (qui passe en priorité en cas de retard?) en utilisant des itinéraires plus directs et donc 6) d'améliorer sensiblement la ponctualité des trains.

L'organisation du nouveau plan impliquera inévitablement une hiérarchie des lignes.

4. Les nouveaux contrats de gestion

De nouveaux contrats de gestion devront être négociés dès que la nouvelle structure aura été mise en place.

pour de verbetering van de "mobiliteitsketen" (3 miljard euro, waarvan 500 miljoen euro voor parkeerplaatsen, 500 miljoen euro voor dienstverlenings- en informatiestructuren, alsook 2 miljard euro voor 550 stations en stopplaatsen). Ongeveer 860 miljoen euro zou naar de 37 grote stations gaan. Voor het GEN zou 1,3 miljard euro worden opzijgezet. Met een budget voor "overige posten" ten slotte zou wellicht 1,990 miljard euro kunnen worden besteed aan projecten die niet in de andere posten kunnen worden ondergebracht (zoals de Noord-Zuid-verbinding).

3. Het vervoerplan

Om de vele problemen met de stiptheid van de treinen in ons land weg te werken — in de eerste helft van 2012 kwam 87,8 % van de treinen aan met minder dan 6 minuten vertraging, terwijl dat in 2011 87 % was, en in 2010 85,7 % — werkt de NMBS aan een vervoerplan dat vanaf 8 december 2013 stapsgewijs zal worden uitgerold, rekening houdend met de resultaten van de investeringen in de infrastructuur en op voorwaarde dat de structuurhervorming van de Groep (naar behoren) haar beslag heeft gekregen.

Dit vervoerplan "2013-2030" is een zeer ambitieus plan dat geënt is op het model van de Zwitserse spoorwegen, dat een regelmatig uurrooster hanteert. Voor onze Belgische regeling zal dit plan een echte omwenteling betekenen; het recentste vervoersplan dateert immers al van 1998. De krachtlijnen van het plan zijn de volgende: op zijn minst twee treinen per uur voor alle lijnen, met een vaste uurregeling.

Een en ander moet het mogelijk maken: 1) het vervoer in België te reguleren, 2) de talrijke aansluitingen van het spoorvervoer op de andere vervoerswijzen te structureren, 3) gebruik te maken van meer gestandaardiseerde en onderling verwisselbare treinen (minder veranderingen in de samenstelling van de treinstellen), 4) tijdens de piekuren geen extra treinen meer te moeten inzetten, 5) trajectconflicten makkelijker op te lossen (welke trein heeft voorrang bij een vertraging?) door gebruik te maken van directere spoorlijnen, en zodoende 6) de stiptheid van de treinen merkbaar te verbeteren.

Het nieuwe plan is zo georganiseerd dat de spoorlijnen onvermijdelijk hiërarchisch worden gerangschikt.

4. De nieuwe beheersovereenkomsten

Er zal over nieuwe beheersovereenkomsten moeten worden onderhandeld zodra de nieuwe structuur in werking zal zijn getreden.

C'est tout le paysage de la SNCB (opérateur et gestionnaire de l'infrastructure) qui va donc être réformé. Tout en gardant les priorités axées sur la sécurité et la mission de service public, les discussions émanant des négociations en cours laissent, tout de même, les usagers et navetteurs inquiets, principalement pour l'avenir de leurs lignes qu'ils empruntent très régulièrement et qui constituent pour la plupart le seul moyen de transport à leur disposition.

L'enveloppe dévolue au plan pluriannuel d'investissement ne pourra clairement pas suffire pour financer tous les projets prévus initialement. La presse a déjà fait état des lignes menacées, suite notamment aux décisions prises lors des derniers conseils d'administration d'Infrabel. Elle les a classés en trois catégories distinctes: A) les lignes qui continueront à recevoir des investissements d'entretien, B) les lignes qui bénéficieront d'investissements, mais pour une durée limitée de cinq ans, et C) les lignes où plus aucun investissement ne sera effectué.

Dans la catégorie C, on retrouve notamment les lignes 42 et 43 qui circulent respectivement entre Rivage et Gouvvy et entre Angleur et Marloie. Ces deux lignes sont directement menacées par les mesures décidées dans les conseils d'administration du Groupe SNCB. Or, elles sont bien souvent la seule solution de remplacement dont disposent les habitants de cette région du sud de la province de Liège et de la province de Luxembourg pour se rendre au bureau ou à l'école. Les gares de ces deux lignes sont, par ailleurs, fréquentées par de nombreux touristes et mouvements de jeunesse durant les week-ends et vacances scolaires.

Par la présente proposition de résolution, les auteurs souhaitent attirer l'attention du Gouvernement sur la situation particulière des régions à plus faible densité de population, en demandant la conservation d'une offre de transport ferroviaire suffisante et de qualité afin de permettre aux navetteurs, travailleurs, étudiants, touristes et autres usagers de se déplacer de façon optimale sans devoir parcourir des kilomètres en voiture pour atteindre une gare ou un point d'arrêt.

Christophe BASTIN (cdH)
 Josy ARENS (cdH)
 Georges DALLEMAGNE (cdH)
 Catherine FONCK (cdH)
 Benoît LUTGEN (cdH)
 Marie-Martine SCHYNS (cdH)

De volledige NMBS-structuur (operator en infrastructuurbeheerder) zal dus worden hervormd. De debatten naar aanleiding van de aan de gang zijnde onderhandelingen leggen de nadruk op veiligheid en openbare dienstverlening. Niettemin baren ze de gebruiker en pendelaar zorgen, vooral wat het voortbestaan betreft van de spoorlijnen waarvan ze geregeld gebruik maken en die voor de meesten het enige vervoermiddel zijn.

De voor het meerjarige investeringsplan uitgetrokken begrotingsmiddelen volstaan duidelijk niet om alle oorspronkelijk geplande projecten te financieren. In de pers zijn al berichten verschenen over de bedreigde spoorlijnen, meer bepaald gelet op de beslissingen die bij de jongste bijeenkomsten van de raad van bestuur van Infrabel zijn genomen. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen drie soorten spoorlijnen: A) de lijnen waarvoor nog altijd zal worden geïnvesteerd in onderhoud, B) de lijnen waarin nog zal worden geïnvesteerd, maar slechts gedurende de eerstvolgende vijf jaar, en C) de lijnen waarin niet meer zal worden geïnvesteerd.

Tot categorie C behoren onder meer de lijnen 42 (Rivage-Gouvvy) en 43 (Angleur-Marloie). Die twee lijnen worden rechtstreeks bedreigd door de maatregelen waartoe de raden van bestuur van de NMBS-Groep hebben beslist. Voor de inwoners van die regio in het zuiden van de provincie Luik en van de provincie Luxemburg zijn die spoorlijnen echter het enige alternatief om naar het werk of naar school te gaan. Overigens wordt van de stations op die twee lijnen tijdens de weekends en schoolvakanties druk gebruik gemaakt door toeristen en jeugdbewegingen.

Met dit voorstel van resolutie willen de indieners de regering attent maken op de bijzondere situatie van de dunbevolkte gebieden en haar verzoeken een toereikend en kwalitatief hoogstaand treinaanbod te handhaven, zodat pendelaars, arbeiders, studenten en andere gebruikers zich optimaal zullen kunnen verplaatsen zonder eerst naar een treinstation of een treinhalte kilometers verderop te moeten rijden.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant la mission de service public du Groupe SNCB;

B. considérant l'article 2 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB stipulant que "les missions, les valeurs et les objectifs du Groupe SNCB s'orientent prioritairement sur la qualité au quotidien";

C. considérant les décisions prises au conseil d'administration d'Infrabel du 21 novembre 2012;

D. considérant que l'option défendue actuellement par Infrabel de réduire l'entretien des lignes se trouvant sur des secteurs à plus faible densité de population est une option politique qui doit être débattue au sein du Gouvernement et qu'elle ne peut, de ce fait, rester dans les seules mains d'Infrabel;

E. considérant que l'État est actionnaire majoritaire du Groupe SNCB et qu'il lui revient donc de décider du devenir de toutes les lignes ferroviaires;

F. considérant qu'une activité ferroviaire durable est directement tributaire d'un réseau performant, de qualité et étendu;

G. considérant que la disparition des lignes en région rurale aura pour conséquence directe d'engorger les routes, ce qui accroîtra encore plus les problèmes de congestion et de fluidité du trafic routier;

H. considérant que les lignes ferroviaires circulant en région rurale sont souvent la seule solution de remplacement dont disposent les habitants pour se déplacer quotidiennement vers leur lieu de travail ou leur établissement scolaire.

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de mettre tout en œuvre pour assurer la mission de service public dévolue au Groupe SNCB envers ses voyageurs;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de taak van openbare dienstverlening van de NMBS-Groep;

B. onder verwijzing naar artikel 2 van de NMBS-beheersovereenkomst 2008-2012, dat bepaalt dat "de opdrachten, de waarden en de doelstellingen van de NMBS-groep (...) bij voorrang [zijn] gericht op de dagelijkse kwaliteit";

C. gelet op de beslissingen van de raad van bestuur van Infrabel van 21 november 2012;

D. geeft aan dat de momenteel door Infrabel verdedigde keuze om het onderhoud op de lijnen in dunbevolkte gebieden terug te schroeven, een politieke keuze is die binnen de regering moet worden besproken en aldus niet mag worden gemaakt door Infrabel alleen;

E. wijst erop dat de Staat de meerderheidsaandeelhouder van de NMBS-Groep is en dat elke beslissing over het voortbestaan van eender welke spoorlijn aldus aan hem toebehoort;

F. stipt aan dat een duurzame spoorwegactiviteit rechtstreeks afhankelijk is van een degelijk, uitgebreid en kwalitatief hoogstaand net;

G. waarschuwt dat het opdoeken van spoorlijnen in landelijk gebied rechtstreeks zal leiden tot meer autoverkeer, waardoor de problemen in verband met de verzadiging van het wegennet nog nijpender zullen worden;

H. attendeert erop dat de spoorlijnen in landelijk gebied voor de plaatselijke bewoners vaak het enige alternatief zijn om zich dagelijks van en naar het werk of de school te begeven.

VERZOEKT DE REGERING:

1. er alles aan te doen opdat de NMBS-Groep zijn taak van openbare dienstverlening jegens zijn reizigers nakomt;

2. de s'assurer du maintien et du développement d'une offre ferroviaire suffisante et de qualité dans les régions rurales.

17 décembre 2012

Christophe BASTIN (cdH)
Josy ARENS (cdH)
Georges DALLEMAGNE (cdH)
Catherine FONCK (cdH)
Benoît LUTGEN (cdH)
Marie-Martine SCHYNS (cdH)

2. toe te zien op het behoud en de ontwikkeling van een toereikend en kwalitatief hoogstaand treinaanbod in landelijke gebieden.

17 december 2012