

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 december 2018

WETSONTWERP
tot wijziging van de Spoorcodex

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Anne-Catherine GOFFINET**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	7
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	7
B. Antwoorden van de minister.....	10
C. Replieken	11
D. Aanvullende antwoorden van de minister	11
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.....	12

Zie:

Doc 54 **3371/ (2018/2019):**
001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 décembre 2018

PROJET DE LOI
modifiant le Code ferroviaire

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Anne-Catherine GOFFINET**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion générale.....	7
A. Questions et observations des membres.....	7
B. Réponses du ministre.....	10
C. Répliques.....	11
D. Réponses supplémentaires du ministre	11
III. Discussion des articles et votes.....	12

Voir:

Doc 54 **3371/ (2018/2019):**
001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

9747

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery, Robert Van de Velde
PS	Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR	Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V	Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Marcel Cheron
cdH	Anne-Catherine Goffinet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Steven Vandeput, Bert Wollants
Michel Corthouts, Julie Fernandez Fernandez, Olivier Henry, Emir Kir, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB	Jan Penris
----	------------

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	Abréviations dans la numérotation des publications:
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Beknopt Verslag	CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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: Plenum	PLEN: Séance plénière
COM: Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail: publicaties@dekamer.be	Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel: publications@lachambre.be
De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier	Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 27 november 2018.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR
DE HEER FRANÇOIS BELLOT, MINISTER VAN
MOBILITEIT, BELAST MET BELGOCONTROL
EN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER
BELGISCHE SPOORWEGEN**

Dit wetsontwerp strekt tot omzetting van Richtlijn 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

De minister stipt aan dat de Europese Commissie het vierde spoorwegpakket heeft voorgesteld in 2013. Dat pakket beoogt de laatste hindernissen voor de oprichting van één Europese spoorwegruimte weg te nemen, via structurele en technische hervormingen ter bevordering van de veiligheid, de interoperabiliteit en de betrouwbaarheid. Het is dus de bedoeling een competitievere spoorwegsector te creëren.

Dat vierde spoorwegpakket omvat een “politieke pijler” en een “technische pijler”.

- De technische pijler heeft betrekking op de spoorveiligheid en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem, en strekt ertoe de talrijke nationale regels inzake spoorwegactiviteiten te stroomlijnen, alsook de vergunningen in Europees verband voor het op de markt brengen van spoorwegvoertuigen en de handelingen voor bedrijven die in meerdere lidstaten willen werken, toegankelijker te maken.

- De politieke pijler, beter bekend als “beheer en openstelling van de markt”, heeft betrekking op de organisatie van de Europese spoorwegsectoren en op de nadere regels inzake de openstelling van de nationale diensten voor mededinging. Die pijler berust op twee voorstellen, met name de Verordening inzake de openbaredienstverplichting die de gemeenschappelijke regels bepaalt inzake de toekenning van openbaredienstcontracten voor het passagiersvervoer per spoor, alsook de zogenaamde “bestuursrichtlijn 2012/34/EU”, die beoogt één Europese spoorwegruimte te creëren. Die Richtlijn is er tevens op gericht het beheer van de infrastructuurbeheerders te verbeteren, teneinde de gelijke toegang tot de infrastructuur te waarborgen, met

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 27 novembre 2018.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF
DE M. FRANÇOIS BELLOT, MINISTRE
DE LA MOBILITÉ, CHARGÉ DE BELGOCONTROL
ET DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS
DE FER BELGES**

Ce projet de loi vise à transposer la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l’ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l’infrastructure ferroviaire.

Notons que le 4ème paquet ferroviaire a été proposé par la Commission européenne en 2013. Il vise à éliminer les derniers obstacles à la création d’un espace ferroviaire unique européen via la mise en œuvre de réformes structurelles et techniques pour accroître la sécurité, l’interopérabilité et la fiabilité. En somme, créer un secteur ferroviaire plus compétitif.

Il comporte deux “piliers”: le pilier “politique” et le pilier “technique”.

- Le “pilier technique” concerne la sécurité ferroviaire et l’interopérabilité du système ferroviaire et vise à rationaliser les nombreuses règles nationales relatives aux activités ferroviaires ainsi qu’à faciliter l’accessibilité des licences européennes de commercialisation de véhicules ferroviaires et les activités des entreprises qui souhaitent opérer dans plusieurs États membres.

- Le pilier “politique” communément appelé “gouvernance et ouverture du marché” porte sur l’organisation des secteurs ferroviaires européens et sur les modalités d’ouverture à la concurrence des services nationaux. Deux propositions forment ce pilier: le Règlement obligation de service public qui établit les règles communes sur l’attribution de contrats de service public pour le transport de voyageurs par chemin de fer; et la Directive dite “gouvernance” 2012/34 qui vise à mettre en place l’espace ferroviaire unique européen. Cette directive vise également à améliorer la gouvernance des gestionnaires de l’infrastructure afin de garantir l’égalité d’accès à l’infrastructure, notamment via: la suppression des conflits d’intérêts; l’amélioration de la

name door belangenconflicten weg te werken en door het optreden van de infrastructuurbeheerders en van de spoorwegexploitanten beter op elkaar af te stemmen.

Bij de onderhandelingen van het vierde spoorwegpakket heeft België drie belangrijke aspecten verdedigd: het behoud van het principe van de rechtstreekse gunning van de openbaredienstcontracten, de overgangsperiode en de garantie van een optimale bescherming van de werknemers bij overdracht van openbare-dienstcontracten aan nieuwe opdrachtnemers.

De Belgische regering is nooit gekant geweest tegen de openstelling voor mededinging, mits zulks deel bleef uitmaken van een reeks instrumenten waarover de lidstaten beschikken om de kwaliteit van het spooraanbod in Europa te verbeteren. België is altijd voorstander geweest van een doordachte openstelling van de markt voor het personenvervoer.

Die openstelling moest echter gepaard gaan met een aantal nieuwe regels die voor alle marktactoren zouden gelden, teneinde billijke voorwaarden voor iedereen te waarborgen.

Wat de uitdagingen voor ons land betreft, geeft de minister aan dat België te allen tijde achter het idee heeft gestaan dat de openbaredienstcontracten rechtstreeks aan de spoorwegexploitant moeten worden toegekend.

Aan dat beginsel wordt uitvoering gegeven in zeven welbepaalde gevallen, die zijn opgenomen in Verordening 1370/2007: urgentie, kleine volumes, speciale infrastructuren, aanbestedingsprocedures met één kandidaat enzovoort. De belangrijkste van die uitzonderingen is die welke de bevoegde overheden de mogelijkheid biedt de opdracht rechtstreeks te gunnen:

- ingeval de overheden een dergelijke rechtstreekse gunning gerechtvaardigd achten op grond van de structurele en geografische kenmerken van de betrokken markt (omvang, aard van de vraag, complexiteit van het netwerk enzovoort);
- op voorwaarde dat de met redenen omklede beslissing wordt bekendgemaakt en binnen de maand aan de Europese Commissie wordt bezorgd;
- die beslissing kan worden gecontroleerd door een onafhankelijk en door de Staat aangewezen expert (diens advies schorst de beslissing niet en is niet bindend); dat advies moet wel worden bekendgemaakt;
- in het openbaredienstcontract moeten de KPI worden opgenomen. De bevoegde overheid moet op zijn

coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants ferroviaires.

Tout au long des négociations relatives au quatrième paquet ferroviaire, la Belgique a défendu trois points importants: le maintien du principe d'adjudication directe des contrats de service public, la période transitoire et la garantie d'une protection optimale des travailleurs en cas de transfert de contrats de service public à de nouveaux adjudicataires.

Le gouvernement belge ne s'est jamais opposé à l'ouverture à la concurrence, tant que cette dernière continue à s'inscrire dans le cadre d'une série d'instruments mis à la disposition des États membres pour améliorer la qualité de l'offre ferroviaire en Europe. La Belgique a toujours été favorable à une ouverture réfléchie du marché du transport de voyageurs.

Ce faisant, cette ouverture devait être accompagnée d'un certain nombre de nouvelles règles qui s'appliqueraient à tous les acteurs du marché afin d'assurer des conditions équitables pour tous.

Pour en revenir aux enjeux pour la Belgique, la Belgique a toujours soutenu l'idée de maintenir le principe d'attribution directe des contrats de service public à l'opérateur ferroviaire.

Ce principe s'opère dans sept cas précis et énumérés par le Règlement 1370/2007: urgence, petits volumes, infrastructures particulières, candidats uniques dans une procédure d'appels d'offre, etc. Parmi ces exceptions, la principale est celle qui autorise les autorités compétentes à faire de l'attribution directe:

- lorsque les autorités estiment qu'une telle attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques du marché concerné (taille, caractéristiques de la demande, complexité du réseau, etc.);
- moyennant la publication d'une décision motivée qui doit être transmise dans le mois à la Commission européenne;
- cette décision étant susceptible de vérification par un expert indépendant désigné par l'État (avis non suspensif et non contraignant), cependant cet avis sera publié;
- et insertion dans le contrat de service public de KPI. La conformité aux KPI devra être vérifiée par l'autorité

minst vijfjaarlijks nagaan of dat contract nog strookt met de KPI. Is dat niet het geval, dan moet de overheid “passende maatregelen” nemen.

België heeft bovendien altijd bijzondere aandacht besteed aan de sociale aspecten. Wanneer van operator wordt veranderd, wordt alles inderdaad aan de beslissing van de Staten en van de bevoegde overheden overgelaten. Slechts één considerans, dus zonder bindende kracht, werd toegevoegd in de aanhef; daarin wordt gesteld dat wanneer een overheid de overdracht van de ploegen van de vorige operator oplegt, die ploegen dezelfde rechten zouden moeten genieten als gegarandeerd door Richtlijn 2001/23.

Wat dat aspect betreft, wordt opgemerkt dat België heeft geijverd voor een betere bescherming van de werknemers, door steun te betuigen aan het standpunt dat het Europees Parlement aanvankelijk in zijn resolutie van 26 februari 2014 had ingenomen. Dat standpunt werd in de Raad echter door slechts een kleine minderheid gesteund.

Het akkoord dat de drie Europese instellingen ter zake konden sluiten, voorziet derhalve in de optionele toepassing van Richtlijn 2001/23/EG, die het personeel beschermt bij overdracht.

Het vierde spoorwegpakket brengt een hele reeks belangrijke veranderingen mee:

- de markt voor binnenlands reizigersvervoer per spoor wordt opengesteld voor mededinging;

- er komt een veralgemening van het mededingingsprincipe inzake gunning van openbaredienstcontracten, weliswaar met behoud van een aantal vrijstellingen (onder meer de rechtstreekse gunning, mits voldaan wordt aan een prestatieschema);

- een beter beheer bij de infrastructuurbeheerders, teneinde de gelijke toegang tot de infrastructuur te waarborgen, in het bijzonder via:

- 1) het wegwerken van de belangenconflicten inzake markttoegang, die vaak de beslissingen van de infrastructuurbeheerder beïnvloeden (bijvoorbeeld het verbod op een dubbelmandaat);

- 2) het verbeteren van de coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders en de operatoren teneinde beter in te spelen op de marktbehoeften, via de instelling van een overeenkomst tussen beide bedrijven, onder auspiciën van het toezichthoudend orgaan;

compétente au moins tous les cinq ans. En cas d'écart, l'autorité prendra “les mesures adéquates”.

En outre, la Belgique a toujours accordé une attention particulière aux aspects sociaux. En cas de changement d'opérateur, ce sont en effet les États et les autorités compétentes qui décident de tout. Un seul considérant, c'est-à-dire un point non contraignant, a été ajouté au préambule, indiquant que, lorsqu'une autorité impose le transfert des équipes de l'opérateur précédent, ces équipes devraient bénéficier des mêmes droits que ceux garantis par la directive 2001/23.

Notons que, sur ce point, la Belgique a milité en faveur d'un renforcement de la protection des travailleurs, en adhérant à la voie préconisée initialement par le Parlement européen dans sa résolution du 26 février 2014, mais ce positionnement était largement minoritaire au sein du Conseil.

Dès lors, l'accord trouvé dans ce domaine entre les trois institutions européennes prévoit à titre optionnel, l'application de la directive 2001/23 qui offre au personnel une protection en cas de transfert.

Le quatrième paquet ferroviaire introduit toute une série de changements importants:

- l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer à la concurrence;

- la généralisation du principe de concurrence pour l'attribution de contrats de service public, avec maintien d'un certain nombre d'exemptions, dont l'attribution directe moyennant le respect d'un schéma de performance;

- le renforcement de la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure pour garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure notamment via la:

- 1) la suppression des conflits d'intérêts qui souvent pèsent sur les décisions du gestionnaire d'infrastructure en matière d'accès au marché (par exemple l'interdiction de double mandat);

- 2) l'amélioration de la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs pour mieux répondre aux besoins du marché, via la mise en place d'une convention entre les deux sociétés sous l'égide du Régulateur;

3) het instellen van geïntegreerde informatie- en ticketverkoopssystemen die gemeenschappelijk zijn voor alle spoorwegondernemingen die aan binnenlands reizigersvervoer doen (na 2022).

Met de thans voorliggende omzetting zullen de volgende, in de voormelde Richtlijn opgenomen elementen worden ingevoegd in het Belgisch recht:

- een striktere wetgeving tot regeling van de betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, diensten die voorheen bij de historische operatoren waren gegroepeerd;
- liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer vanaf de start van de dienstregeling die in december 2020 ingaat;
- instelling van regelingen voor samenwerking en coördinatie tussen de stakeholders in de sector.

Ter afronding gaat de minister in op de concrete gevolgen van het vierde spoorwegpakket.

Ten eerste zal de liberalisering van de markt voor reizigersvervoer meebrengen dat de spoorwegaatschappijen overall in de Europese Unie aan de slag kunnen, zonder enige beperking.

Voorts kunnen nieuwe maatschappijen hun opwachting maken op de markt, waardoor op Europees vlak meer mededinging ontstaat.

Ten tweede wordt met het vierde spoorwegpakket het beginsel van de offerteaanvragen ingesteld voor de openbaredienstcontracten vanaf 2023, namelijk het beginsel van de gunning met mededinging.

Het aspect met betrekking tot de openbaredienstverplichtingen bepaalt dat de offerteaanvraag het beginsel van de gunning voor de openbaredienstcontracten is. Er werd evenwel voorzien in uitzonderingen. De rechtstreekse gunning van openbaredienstcontracten kan altijd plaatsvinden, zonder enige tijdslimiet, mits een prestatieschema in acht wordt genomen. Aldus komt het de Staat toe te bepalen aan welke doelstellingen de openbare dienstverlening moet voldoen, op gezette tijdstippen toe te zien op de goede verwezenlijking ervan en, in voorkomend geval, ontradende sancties op te leggen om de exploitant van de openbare dienstverlening opnieuw op het goede “spoor” te zetten. De uitwerking van de nieuwe beheerscontracten volgt dit schema.

Wat tot slot het overgangsrecht betreft, slaat het uiteindelijke akkoord op een termijn van zeven jaar

3) la mise en place de systèmes d'information et de billetterie intégrée communs à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services nationaux de transport de voyageurs (après 2022).

À travers la présente transposition, les éléments suivants qui ont été consacrés par ladite directive seront introduits dans le droit belge:

- Renforcement du dispositif législatif encadrant les relations entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires qui étaient autrefois regroupés au sein des opérateurs historiques;
- Libéralisation du transport national de voyageurs à partir de l'horaire de service débutant en décembre 2020;
- Mise en place de mécanismes de coopération et de coordination entre les parties prenantes du secteur.

En conclusion de cet exposé, le ministre évoque les conséquences concrètes du quatrième paquet ferroviaire.

Premièrement, la libéralisation du marché du transport ferroviaire de voyageurs garantira que les entreprises ferroviaires pourront opérer partout dans l'Union européenne, sans aucune restriction.

En outre, de nouvelles entreprises pourront entrer sur le marché, ce qui renforcera la concurrence au niveau européen.

Deuxièmement, le 4^{ème} paquet ferroviaire introduit le principe d'appels d'offres pour les contrats de service public à partir de 2023, à savoir le principe de l'attribution concurrentielle.

L'aspect relatif aux obligations de service public prévoit que le principe d'attribution des contrats de service public soit l'appel d'offres. Toutefois des exceptions ont été prévues. L'attribution directe des contrats de service public pourra toujours se faire, et ce sans limite temporelle, moyennant le respect d'un schéma de performance. Ainsi, il reviendra à l'État de déterminer les objectifs auxquels devra satisfaire le service public, de vérifier à intervalle régulier leur bon accomplissement et d'imposer, le cas échéant, des sanctions dissuasives afin de remettre l'opérateur de service public sur les bons “rails”. L'élaboration des nouveaux contrats de gestion suit ce schéma.

Enfin, s'agissant du droit transitoire, l'accord final porte sur une durée de sept ans (pour dix ans

(oorspronkelijk was dat tien jaar), wat veel tijd biedt om over te schakelen op de regeling van de rechtstreekse gunning in het raam van een prestatieschema.

Na die periode zal de rechtstreekse gunning plaatsvinden mits prestatiecriteria worden aangenomen. Die prestatiecriteria omvatten met name de stiptheid van de dienstverlening, de frequentie van de treinen, de klantentevredenheid, de kwaliteit van het rollend materieel en de transportcapaciteit. De openbardienstcontracten die bij de inwerkingtreding van de regelgeving al van kracht zijn, mogen worden uitgevoerd tot hun einddatum.

Tot slot verdwijnen de Staatssteun en de subsidies. De infrastructuurbeheerders zullen op niet-discriminerende wijze toegang verlenen aan de spoorwegexploitanten die hun diensten willen aanbieden.

In dat verband zijn de beheersbepalingen aldus opgesteld dat ze elk belangenconflict, elke overdracht van informatie van vertrouwelijke aard of elke concurrentie beperkende financiële verrichting binnen de spoorweggroepen voorkomen.

Een laatste opmerking: het vraagstuk van de spoorlijnen in landelijk gebied en in dunbevolkte regio's wordt niet behandeld in het vierde spoorwegpakket; het betreft immers een "interne" aangelegenheid van elke lidstaat.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Peter Dedecker (N-VA) beklemtoont dat, in het licht van het feit dat de NMBS qua klantentevredenheid lager dan 60 % scoort, deze eerste stap in het liberaliseringsproces hoopgevend is. Door welke instantie zal de toewijzing gebeuren? Zal dit lijn per lijn geschieden of per Gewest (in de wetenschap dat dit in Nederland, waar de klantentevredenheid zeer hoog is, per provincie geschiedt)? Artikel 27 bevat de timing voor de eigenlijke liberalisering. Wanneer zullen operatoren zich kandidaat kunnen stellen en vanaf wanneer zullen ze fysiek toegang krijgen tot het spoorwegnet?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) stelt dat de huidige omzetting een stap is in het liberaliseringsproces dat gestart is met het goederenvervoer en werd vervolgd met het internationaal reizigersvervoer. Thans is het de beurt aan het binnenlands reizigersvervoer om opengesteld te worden voor concurrentie. De Raad van State heeft erom verzocht bijlage 3 aan de Spoorcodex weg te laten. De ecologisten zijn, ook op Europees vlak, gekant tegen het liberaliseringsproces. Wel zijn ze het erover eens dat de klantenontevredenheid terecht is

initialement), ce qui laisse largement le temps pour passer au régime de l'attribution directe dans le cadre d'un schéma de performance.

Après cette période, l'attribution directe se fera moyennant l'adoption de critères de performance. Ces critères de performance sont notamment la ponctualité des services, les fréquences des trains, la satisfaction de la clientèle, la qualité du matériel roulant et la capacité de transport. Les contrats de service public qui sont déjà en place lors de l'entrée en vigueur du règlement, pourront être exécutés jusqu'à leur date d'expiration.

Enfin, les aides d'État et les subsides disparaissent. Les gestionnaires d'infrastructures octroieront un accès non-discriminatoire aux opérateurs ferroviaires qui souhaitent offrir leurs services.

A cet égard, des dispositions de gouvernance sont ainsi prévues pour prévenir tout conflit d'intérêt, toute transmission d'information à caractère confidentiel, ou toute opération financière anticoncurrentielle au sein des groupes ferroviaires.

Une dernière remarque: la problématique des lignes rurales et des zones faiblement peuplées n'est pas traitée dans le quatrième paquet ferroviaire. Il s'agit là en effet d'une matière "interne" à chaque État membre.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Peter Dedecker (N-VA) souligne que, compte tenu du fait que la SNCB obtient des résultats inférieurs à 60 % en termes de satisfaction de la clientèle, cette première étape du processus de libéralisation est encourageante. Par quel organisme l'attribution sera-t-elle faite? Cela se fera-t-il par ligne ou par Région (sachant qu'aux Pays-Bas, où la satisfaction de la clientèle est très élevée, cela se fait par province)? L'article 27 fixe le calendrier de la libéralisation effective. Quand les opérateurs pourront-ils poser leur candidature et quand auront-ils un accès physique au réseau ferroviaire?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) indique que la transition actuelle est une étape dans le processus de libéralisation qui a commencé avec le transport de marchandises et s'est poursuivi avec le transport international de passagers. C'est maintenant au tour du transport intérieur de passagers d'être ouvert à la concurrence. Le Conseil d'État a demandé la suppression de l'annexe 3 du Code ferroviaire. Les écologistes, y compris au niveau européen, sont opposés au processus de libéralisation. Ils conviennent toutefois que l'insatisfaction

en de openbare dienstverlening drastisch kan worden verbeterd, zij het niet door de voorgestelde liberalisering die ook in andere landen zijn limieten heeft getoond. Het Brits model, bijvoorbeeld, is een ramp. De spoorwegsector is in de strijd tegen de klimaatopwarming en ter verbetering van de mobiliteit te belangrijk om erin te experimenteren. Het IRES ("Institute of Economic and Social Research") van de Franstalige UCL vreest dat de liberalisering er zal toe leiden dat de rendabele lijnen door alternatieve operatoren en de onrendabele lijnen aan de historische operator zullen worden toegewezen.

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) stelt dat alleen diegenen die hervormen en zich aanpassen nuttig werk verrichten. De minister is een hervormer. Hij heeft de sociale verkiezingen en de gegarandeerde dienstverlening gerealiseerd ondanks het stug verzet van diegenen die binnen de NMBS alles bij het oude wilden houden. Hervormen en veranderen impliceert ook dat men de bevolking duidelijk maakt wat er wordt hervormd en wat er verandert. De beheersmodellen van de spoorwegbedrijven werden sedert 2014 reeds aangepast om de uitdagingen van morgen aan te kunnen. De splitsing tussen Infrabel en de NMBS wordt thans aangevuld met een absoluut verbod op belangenvermenging. Daar kan ieder spoorbedrijf wel bij varen. Uiteraard zijn flankerende maatregelen een noodzaak om vanaf 2020 het liberaliseringsproces in goede banen te leiden. Het is van vitaal belang dat het spoor een groter aandeel verwerft tegenover het wegvervoer.

De heer Veli Yüksel (CD&V) stelt het belang van de reiziger centraal. Thans heeft de klantentevredenheid een dieptepunt bereikt. Concurrentie zal sowieso leiden tot een gunstigere verhouding tussen prijs en kwaliteit. Wanneer kunnen de alternatieve operatoren op het spoorweginet? Wanneer zullen de reizigers het spoorweglandschap concreet zien veranderen? Welke instantie zal toezicht houden op de mededingingsvoorwaarden en het economisch evenwicht?

De heer David Geerts (sp.a) is van oordeel dat niet alles voor concurrentie opengesteld behoort te worden. Het openbaar vervoer behoort tot het takenpakket van de overheid. Hoe zal de verhouding van de infrastructuurbeheerder tot de overige operatoren in Duitsland worden geregeld als men weet dat dit land de spoorwegen heeft ondergebracht in een alles overkoepelende holding? Hebben de in België doorgevoerde splitsingen tussen infrastructuurbeheerder en spoorwegoperator wel een gunstige invloed gehad op de dotaties en bijgevolg op de kwaliteit van de dienstverlening? Spoorvervoer is sowieso niet winstgevend. Welke alternatieve operator zal zich dan ook in het avontuur willen storten? In Nederland heeft men geconstateerd dat vanaf de tweede concessie

des clients est justifiée et que les services publics peuvent être considérablement améliorés, mais pas par la libéralisation proposée qui a également montré ses limites dans d'autres pays. Le modèle britannique, par exemple, est un désastre. Le secteur ferroviaire est, dans la lutte contre le réchauffement climatique et comme moyen d'améliorer la mobilité, trop important pour faire l'objet d'expérimentations. L'IRES (Institut de recherches économiques et sociales) de l'UCL craint que la libéralisation n'entraîne l'attribution des lignes rentables à des opérateurs alternatifs et des lignes non rentables à l'opérateur historique.

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) précise que seuls ceux qui réforment et s'adaptent font un travail utile. Le ministre est un réformateur. Il a mis en place les élections sociales et le service minimum garanti malgré la résistance obstinée de ceux qui ne voulaient rien changer au sein de SNCB. Réformer et changer, c'est aussi indiquer clairement à la population ce qui a été réformé et ce qui change. Les modèles de gestion des entreprises ferroviaires ont été adaptés dès 2014 pour pouvoir faire face aux défis à venir. La scission entre Infrabel et la SNCB est à présent complétée par une interdiction absolue de confusion d'intérêts. Chaque entreprise ferroviaire peut en bénéficier. Des mesures d'accompagnement sont évidemment nécessaires pour mener à bien le processus de libéralisation à partir de 2020. Il est vital que le transport ferroviaire acquière une part de marché plus importante que celle du transport routier.

M. Veli Yüksel (CD&V) place les intérêts du voyageur au premier plan. La satisfaction de la clientèle a actuellement atteint son niveau le plus bas. La concurrence aboutira de toute façon à un rapport qualité-prix plus avantageux. Quand les opérateurs alternatifs pourront-ils accéder au réseau ferroviaire? Quand les voyageurs verront-ils le paysage ferroviaire changer concrètement? Quelle sera l'autorité qui contrôlera le respect des conditions de concurrence et de l'équilibre économique?

M. David Geerts (sp.a) estime que tout ne doit pas être ouvert à la concurrence. Les transports publics relèvent de l'ensemble des missions du gouvernement. Comment les relations entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres opérateurs seront-elles régies en Allemagne, sachant que ce pays a intégré les chemins de fer dans une société holding faitière? Les scissions réalisées en Belgique entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur ferroviaire ont-elles eu une incidence positive sur les dotations et, par conséquent, sur la qualité du service? Le transport ferroviaire n'est pas rémunérateur de toute façon. Quel opérateur alternatif voudra dès lors se lancer dans cette aventure? Aux Pays-Bas, on a constaté qu'à partir de la deuxième

de dienstverlening aanzienlijk duurder wordt en een publiek monopolie door een privaat monopolie wordt vervangen. De spreker kondigt aan zich te zullen verzetten tegen de wetsartikelen die de liberalisering pogen op te dringen. Kan de minister zeggen welke garanties de historische operator behoudt en welke lijnen voor concurrentie zullen worden opengesteld en welke niet?

Mevrouw Anne-Catherine Goffinet (cdH) vraagt zich af of het wettelijk monopolie van de NMBS in december 2020 in vraag zal worden gesteld. Een aantal vooral rurale lijnen zullen als onrendabel en dus oninteressant worden afgedaan. Kruissubsidiëring tussen meer rendabele en minder rendabele lijnen blijft dus cruciaal. Hoe zal het toezichtorgaan de beperkte toegang tot het spoorwegnet afwegen tegenover het economisch evenwicht? De partij van de spreker heeft in het Waals Parlement een voorstel van resolutie ingediend om de rurale lijnen hoog op de agenda te blijven plaatsen. Hoe zal de rendabiliteit overigens worden gemeten? Over het hele net of lijn per lijn? Het verbod op belangenvermenging tussen bestuurders van de infrastructuurbeheerder en bestuurder van een spoorwegoperator is een goede zaak. Zijn er voorbeelden, ook in het buitenland, van een dergelijke belangenvermenging? Bestaat de mogelijkheid dat de spoorweginfrastructuur wordt geregionaliseerd?

De heer Peter Dedecker (N-VA) vindt dat het standpunt van de ecologisten neigt naar het door hen zo verguisde euroscepticisme, want het impliceert wantrouwen in de Europese besluitvorming. In het Verenigd Koninkrijk heeft het private spoorwegmodel veel kinderziektes gekend, onder meer op vlak van veiligheid, maar dit is intussen verholpen. Tal van Europese landen – Nederland, Oostenrijk, Zwitserland, Tsjechië, Spanje, Finland, Italië – zijn resoluut gegaan voor de liberalisering van het spoor. De klantentevredenheid ligt in al deze landen ver boven de klantentevredenheid over de NMBS. De concurrentie zal voor aantrekkelijker openbaar vervoer zorgen.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) bekent zich niet tot het euroscepticisme. De spreker gelooft in de Europese eenwording maar maakt kritische kanttekeningen. Hij is ook wars van het soevereinistisch gedachtegoed dat door de Vlaamse nationalisten wordt verkondigd en dat eigen is aan de middeleeuwen. De meeste internationale juridische instrumenten – zoals de verdragen inzake de mensenrechten, bijvoorbeeld – overstijgen het niveau van de nationale staat. De vraag die zich hier stelt is of het ultraliberaal model een betere mobiliteit via het spoor garandeert. Voor het overige

concession, le coût du service est sensiblement plus élevé et qu'un monopole public est remplacé par un monopole privé. L'intervenant annonce qu'il s'opposera aux articles de la loi en projet qui tentent d'imposer la libéralisation. Le ministre pourrait-il indiquer quelles garanties l'opérateur historique conservera et quelles lignes seront ouvertes à la concurrence et quelles lignes ne le seront pas?

Mme Anne-Catherine Goffinet (cdH) se demande si le monopole légal de la SNCB sera remis en cause en décembre 2020. Certaines lignes essentiellement rurales seront considérées comme non rentables et donc inintéressantes. Les subventions croisées entre lignes plus rentables et moins rentables restent donc cruciales. Comment l'organisme chargé de la supervision mettra-t-il l'accès limité au réseau ferroviaire en balance avec l'équilibre économique? Le parti de l'intervenante a déposé au Parlement wallon une proposition de résolution demandant que les lignes rurales restent une priorité. Comment la rentabilité sera-t-elle mesurée? Sur l'ensemble du réseau ou ligne par ligne? L'intervenante se réjouit que le projet de loi à l'examen interdise les conflits d'intérêts entre les administrateurs du gestionnaire de l'infrastructure et ceux d'un opérateur ferroviaire. Existe-t-il des exemples, éventuellement à l'étranger, d'une telle confusion d'intérêts? L'infrastructure ferroviaire risque-t-elle d'être régionalisée?

M. Peter Dedecker (N-VA) estime que la position des écologistes se rapproche de cet euroscepticisme qu'ils décrient tant, car elle traduit une méfiance à l'égard des décisions européennes. Au Royaume-Uni, le modèle du chemin de fer privé a connu au départ de nombreuses difficultés, y compris en termes de sécurité, auxquelles il a été remédié depuis. De nombreux pays européens – les Pays-Bas, l'Autriche, la Suisse, la République tchèque, l'Espagne, la Finlande et l'Italie – ont résolument opté pour la libéralisation des chemins de fer. Dans tous ces pays, la satisfaction de la clientèle est bien supérieure à celle dont la SNCB peut se prévaloir. La concurrence renforcera l'attractivité des transports en commun.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) rejette ces allégations d'euroscepticisme. L'intervenant croit en l'intégration européenne, ce qui ne l'empêche pas de rester critique. Il a horreur des idées souverainistes défendues par les nationalistes flamands, qui sont propres au Moyen Âge. La plupart des instruments juridiques internationaux – comme les conventions relatives aux droits de l'homme, par exemple – dépassent le niveau de l'État national. La question qui se pose ici est de savoir si le modèle ultralibéral garantit une meilleure mobilité ferroviaire. Pour le reste, la satisfaction de la

wordt de klantentevredenheid op zoveel verschillende manieren gemeten dat vergelijken onmogelijk is. Het Britse model, ingevoerd in het tijdperk van premier Thatcher, moet niet alleen op vlak van veiligheid worden beoordeeld. In Zwitserland wordt het openbaar vervoer overigens per kanton georganiseerd. Het debat moet niet alleen op technisch maar ook op ideologisch vlak worden gevoerd. De centrale vraag is: hoe kan het spoor dermate georganiseerd worden dat het de noodzakelijke “modal shift” realiseert, waar iedereen het over eens is.

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) meent dat beide sprekers hetzelfde doel nastreven.

B. Antwoorden van de minister

Draagwijdte omzetting

De voorliggende omzetting impliceert geenszins de keuze voor een toekomstig model. Er is nog geen sprake van directe toewijzing, van openbare aanbesteding of van opsplitsing van het grondgebied. De inhoudelijke uitwerking van het vierde spoorwegpakket zal door een toekomstige regering gedaan moeten worden. De thans omgezette richtlijn legt meer bepaald een aantal mechanismen vast om de regulator de bevoegdheid te geven toe te zien op de correcte toewijzing van de capaciteiten.

2020

Vanaf dat jaar kan iedere operator om toegang op het spoorwegnet verzoeken zonder tussenkomst van de overheid. Op te merken valt dat de kostprijs van een treinbiljet per reizigerkilometer in België dermate laag is dat niet veel kandidaten worden verwacht.

2023

De reiziger zal theoretisch tot eind 2023 – eigenlijk tot 2024 – moeten wachten om gebruik te kunnen maken van de door andere operatoren aangeboden diensten ingeval de regering zou kiezen voor een toewijzingsmodel door aanbesteding van de contracten van openbare dienst.

Directe toewijzing

De regering pleit, samen met vier andere landen, voor de mogelijkheid om mits het evalueren van performantiecriteriën – KPI's – over te kunnen gaan tot directe toewijzing. Tot eind december 2023 is directe toewijzing zonder performantieschema mogelijk. In december

clientèle est mesurée de tant de façons différentes qu'il est impossible d'opérer des comparaisons. Le modèle britannique, introduit à l'époque où Mme Thatcher dirigeait le gouvernement, ne doit pas être évalué uniquement en termes de sécurité. En Suisse, les transports en commun sont organisés par canton. Le débat doit être mené à la fois sur le plan technique et sur le plan idéologique. La question centrale est la suivante: comment organiser les chemins de fer de façon à ce qu'ils proposent ce glissement modal dont chacun reconnaît la nécessité.

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) estime que les deux intervenants poursuivent le même objectif.

B. Réponses du ministre

Portée de la transposition

La transposition actuelle n'implique en aucun cas un choix quant à un modèle futur. Il n'est pas encore question d'attribution directe, d'adjudication publique ou de scission territoriale. L'élaboration du contenu du quatrième paquet ferroviaire devra être menée par un futur gouvernement. La directive actuellement transposée fixe notamment un certain nombre de mécanismes pour donner au régulateur le pouvoir de contrôler la bonne attribution des capacités.

2020

À partir de 2020, tout opérateur peut demander l'accès au réseau ferroviaire sans intervention de l'autorité publique. Il est à noter que le coût d'un billet de train par passager-kilomètre est tellement bas en Belgique qu'on n'attend pas beaucoup de candidats.

2023

Le voyageur devra théoriquement patienter jusque fin 2023 – en réalité 2024 – pour pouvoir utiliser des services publics proposés par d'autres opérateurs, dans le cas où le gouvernement opterait pour un modèle d'attribution par appel d'offres des contrats de service public.

Attribution directe

Le gouvernement actuel plaide, à l'instar de quatre autres pays, pour que l'on permette, moyennant l'évaluation de critères de performance – les KPI – de passer à l'attribution directe. Il est possible de recourir à l'attribution directe sans schéma de performance jusque fin

2023 zal het mogelijk zijn te kiezen voor een contract van maximaal tien jaar ingeval van directe toewijzing.

Sociaal luik

Welke alternatieve operator ook zal het personeel van de historische operator moeten overnemen.

Onafhankelijke regulator

In voorkomend geval zal de regulator het economisch evenwicht van de contracten van openbare dienst aan een test onderwerpen.

C. Replieken

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) benadrukt dat de voorliggende omzetting sowieso een bijkomende stap is in de liberalisering van het spoorvervoer, waar de ecologisten zich, ook op Europees niveau, tegen verzetten. De KPI's – performantiecriteriën – zullen van levensbelang zijn voor de NMBS. Begrijpt de spreker de minister goed wanneer hij laat verstaan dat de directe toewijzing nog niet is verworven? Zal het volgend parlement wetgevend moeten optreden en kiezen welk type lijnen zal opengesteld worden?

De heer David Geerts (sp.a) bevestigt dat andere landen, zoals bijvoorbeeld Spanje, niet op de Europese richtlijn hebben gewacht om hun spoorweginfrastructuur open te stellen voor concurrentie. Toch blijft de spreker bij zijn standpunt: niet alles, en nog het minst een dienst die een basisbehoefte – de mobiliteit – dient te bevredigen, dient voor concurrentie te worden opengesteld. Het spoor vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer en zoals de burgemeester van Bogotá, Gustavo Petro, ooit verklaarde: “Een rijk land is niet dat waar iedereen een auto heeft, maar dat waar iedereen zich verplaatst met het openbaar vervoer.”

D. Aanvullende antwoorden van de minister

Huidige en toekomstige omzettingen

De Europese richtlijn die thans wordt omgezet regelt alleen de vrije toegang tot het spoorweginfrastructuur, hij legt geen keuze op aangaande het model dat uiteindelijk zal worden weerhouden. De toekomstige wet zal hoe dan ook de Europese verordening nr 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg moeten implementeren.

2023. En décembre 2023, il sera possible d'opter pour un contrat d'une durée de dix ans maximum en cas d'attribution directe.

Volet social

L'opérateur, quel qu'il soit, devra reprendre le personnel de l'opérateur historique.

Régulateur indépendant

Le régulateur devra, le cas échéant, procéder au test de l'équilibre économique des contrats de service public.

C. Répliques

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) souligne que la transposition actuelle est en tout cas un pas supplémentaire dans la voie de la libéralisation du transport ferroviaire, à laquelle les écologistes s'opposent, y compris au niveau européen. Les KPI – critères de performance – seront vitaux pour la SNCB. L'intervenant a-t-il compris correctement le ministre lorsque celui-ci laisse entendre que l'attribution directe n'est pas encore acquise? Le prochain Parlement devra-t-il légiférer et choisir le type de lignes à ouvrir?

M. David Geerts (sp.a) confirme que d'autres pays, telle l'Espagne, n'ont pas attendu la directive européenne pour ouvrir leur réseau ferroviaire à la concurrence. L'intervenant n'en demeure pas moins sur ses positions: il ne faut pas tout ouvrir à la concurrence, et encore moins un service qui doit satisfaire un besoin fondamental comme la mobilité. Le rail forme l'épine dorsale des transports publics et comme l'a déclaré un jour le maire de Bogotá, Gustavo Petro: “Un pays développé n'est pas un lieu où les pauvres ont des voitures, c'est un lieu où les riches utilisent les transports en commun.”

D. Réponses complémentaires du ministre

Transpositions en cours et à venir

La directive européenne actuellement en cours de transposition règle uniquement la liberté d'accès au réseau ferroviaire: elle n'impose aucun choix concernant le modèle qui sera finalement retenu. Quoi qu'il en soit, la future loi devra mettre en œuvre le règlement européen n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Liberalisering in buurlanden

In Nederland bedienen de Nederlandse Spoorwegen (NS) de grote lijnen, terwijl de lokale lijnen per provincie een operator hebben.

In Duitsland zijn de deelstaten (*“Länder”*) verantwoordelijk voor de lokale lijnen. Iedere lijn maakt er het voorwerp uit van een aanbesteding. De hier actieve actieve operatoren hangen allemaal op een of ander manier af van de *“Deutsche Bahn”* (DB). Ook Arriva hangt af van de *“Deutsche Bahn”*.

In Frankrijk heeft België voor de lijn Namen-Parijs eerst onderhandeld met de SNCF, daarna met Hauts-de-France. Ook Keolis hangt af van de SNCF.

Geen enkele momenteel reeds actieve operator is onafhankelijk van de historische operator.

Keuze verdeling rijpaden

De huidige omzetting betreft allerm minst een keuze aangaande de verdeling van de verschillende rijpaden.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikelen 1 tot 4

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 11 stemmen en één onthouding.

Artikel 5

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en één onthouding.

Artikelen 6 tot 27

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

Libéralisation dans les pays voisins

Aux Pays-Bas, les *Nederlandse Spoorwegen* (NS) desservent les grandes lignes, tandis que les lignes locales ont un opérateur par province.

En Allemagne, les entités fédérées (*Länder*) sont compétentes pour les lignes locales. Chaque ligne y fait l'objet d'une adjudication publique. Les opérateurs actifs dépendent tous, d'une manière ou d'une autre, de la *“Deutsche Bahn”* (DB). Même Arriva dépend de la *“Deutsche Bahn”*.

En France, la Belgique a d'abord négocié, pour la ligne Namur-Paris, avec la SNCF, et puis avec Hauts-de-France. Keolis dépend également de la SNCF.

Aucun opérateur déjà actif à l'heure actuelle ne dépend de l'opérateur historique.

Choix en matière de répartition des sillons ferroviaires

La transposition en cours ne concerne en aucun cas un choix relatif à la répartition des différents sillons.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Articles 1^{er} à 4

Ces articles sont successivement adoptés sans discussion ni modification par 11 voix et une abstention.

Article 5

Cet article est adopté sans discussion ni modification par 9 voix contre 2 et une abstention.

Articles 6 à 27

Ces articles sont successivement adoptés sans discussion ni modification par 10 voix contre 2.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Anne-Catherine GOFFINET

Karine LALIEUX

Uitvoeringsbesluiten krachtens artikel 108 van de Grondwet: niet meegedeeld door de regering.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté sans modification par 10 voix contre 2.

La rapporteuse,

La présidente,

Anne-Catherine GOFFINET

Karine LALIEUX

Arrêtés d'exécution en vertu de l'article 108 de la Constitution: non communiqué par le gouvernement