

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

10 DÉCEMBRE 1996

PROJET DE LOI

**relatif au financement
du projet TGV**

AMENDEMENTS

N° 4 DE M. WAUTHIER

Art. 12bis (nouveau)

**Insérer un article 12bis (nouveau), libellé
comme suit :**

« Art. 12bis. — *Le contrôle de la situation financière, des comptes annuels et de la régularité des opérations à constater dans les comptes annuels, est confié à un collège de commissaires qui compte quatre membres, dont deux sont nommés par la Cour des Comptes.* ».

JUSTIFICATION

La Financière TGV bénéficiera d'apports en nature de la SNCB, entreprise publique autonome régie par la loi du 21 mars 1991. Sa finalité est de permettre à la SNCB de réaliser les branches belges du réseau TGV. Il s'impose, dès lors que le contrôle des comptes bénéficie des mêmes garanties démocratiques que celles prévues par la loi du 21 mars 1991.

M. WAUTHIER

Voir :

- 783 - 96 / 97 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendements.

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

10 DECEMBER 1996

WETSONTWERP

**betreffende de financiering
van het HST-project**

AMENDEMENTEN

N° 4 VAN DE HEER WAUTHIER

Art. 12bis (nieuw)

**Een artikel 12bis (nieuw) toevoegen, luidend
als volgt :**

« Art. 12bis. — *Het toezicht op de financiële situatie, de jaarrekeningen en de rechtmatigheid van de in de jaarrekeningen vast te stellen verrichtingen wordt opgedragen aan een college van commissarissen dat vier leden telt van wie er twee door het Rekenhof worden benoemd.* ».

VERANTWOORDING

De HST-financieringsmaatschappij zal van de NMBS als onder de wet van 21 maart 1991 vallend autonoom overheidsbedrijf inbrengen in natura krijgen. Ze heeft tot doel de NMBS in staat te stellen de Belgische takken van het HST-netwerk te verwezenlijken. Vandaar dat het toezicht op de rekeningen met dezelfde democratische waarborgen moet worden omringd als die waarin de wet van 21 maart 1991 voorziet.

Zie :

- 783 - 96 / 97 :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Amendementen.

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

N° 5 DE MM. VAN APEREN ET Taelman

Intitulé

Remplacer l'intitulé par ce qui suit :

« *Projet de loi créant une société TGV* ».

N° 6 DE MM. VAN APEREN ET Taelman

Art. 2 à 15

Remplacer ces articles par les dispositions suivantes :

« Art. 2. — *La Société fédérale des Participations (SFP) et la Société nationale des Chemins de fer belges (SNCB) sont chargées de constituer, dans les soixante jours suivant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, une société anonyme, dénommée « TGV-Bel », dont l'objet sera la réalisation de l'infrastructure TGV, l'acquisition du matériel roulant et l'exploitation de lignes à grande vitesse sur le territoire belge.*

Art. 3. — § 1^{er}. *Le capital de TGV-Bel est représenté par des actions ordinaires assorties d'un droit de vote équivalent.*

§ 2. *Lors de la création de TGV-Bel, la SFP souscrit à son capital pour un montant de 22 milliards de francs. Le Roi pourra, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser la SFP à participer à des augmentations de capital de TGV-Bel à concurrence d'un montant global de 8 milliards de francs.*

§ 3. *Lors de la création de TGV-Bel, la SNCB souscrit à son capital pour un montant de 10 milliards de francs. Le Roi pourra, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser la SNCB à participer à des augmentations de TGV-Bel dans le cadre du contrat de gestion et dans les limites des possibilités budgétaires.*

Art. 4. — § 1^{er}. *Les emprunts, obligataires ou autres, contractés par TGV-Bel et dont les conditions ont préalablement été approuvées par le ministre des Finances bénéficient de la garantie de l'Etat pour leur montant principal, intérêts et autres charges et frais. Le montant total de ces emprunts, en principal restant à rembourser, ne pourra à aucun moment excéder 100 milliards de francs.*

§ 2. *Les obligations de TGV-Bel en vertu de conventions visant à couvrir les risques afférents aux emprunts visés au § 1^{er} en raison des fluctuations des taux d'intérêt ou des taux de changes des monnaies, bénéficient également de la garantie de l'Etat pour autant que les termes de ces conventions aient préalablement été approuvés par le ministre des Finances.*

§ 3. *Dans la mesure où l'encours de ses emprunts garantis par l'Etat dépasse un montant total de 75 milliards de francs, TGV-Bel paiera à l'Etat, sur*

N° 5 VAN DE HEREN VAN APEREN EN Taelman

Opschrift

Het opschrift vervangen door wat volgt :

« *Wetsontwerp houdende oprichting van een HST-vennootschap* ».

N° 6 VAN DE HEREN VAN APEREN EN Taelman

Art. 2 tot 15

Deze artikelen vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 2. — *De Federale Participatiemaatschappij (FPM) en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) worden ertoe gelast om, binnen de zestig dagen na de datum van inwerkingtreding van deze wet, een naamloze vennootschap, « HST-Bel » genaamd, op te richten, welke tot doel zal hebben de verwezenlijking van de HST-infrastructure, de aanschaffing van het rollend materieel en de exploitatie van de hoge snelheidslijnen op het Belgisch grondgebied.*

Art. 3. — § 1. *Het kapitaal van HST-Bel wordt vertegenwoordigd door gewone aandelen met evenwaardig stemrecht.*

§ 2. *Bij de oprichting van HST-Bel zal de FPM op het kapitaal van HST-Bel inschrijven ten bedrage van 22 miljard frank. De Koning kan bij in een Ministerraad overlegd besluit de FPM machtigen om deel te nemen aan kapitaalverhogingen van HST-Bel ten belope van een totaal bedrag van 8 miljard frank.*

§ 3. *Bij de oprichting van HST-Bel zal de NMBS op het kapitaal van HST-Bel inschrijven ten bedrage van 10 miljard frank. De Koning kan bij een Ministerraad overlegd besluit de NMBS machtigen om deel te nemen aan kapitaalverhogingen van HST-Bel binnen het kader van het beheerscontract en binnen de begrotingsmogelijkheden.*

Art. 4. — § 1. *De obligatie- of andere leningen die HST-Bel aangaat en waarvan de voorwaarden vooraf zijn goedgekeurd door de Minister van Financiën, genieten de Staatswaarborg voor hun hoofdsom, interesten en andere lasten en kosten. Het totaal bedrag van deze leningen, in nog uitstaande hoofdsom, mag op geen enkel ogenblik 100 miljard frank overschrijden.*

§ 2. *De verbintenissen van HST-Bel krachtens overeenkomsten die ertoe strekken de risico's te dekken verbonden aan de in § 1 bedoelde leningen ten gevolge van fluctuaties van interestvoeten of wisselkoersen, genieten eveneens de Staatswaarborg, voor zover de termen van deze overeenkomsten vooraf zijn goedgekeurd door de Minister van Financiën.*

§ 3. *In de mate dat het uitstaand bedrag van haar leningen onder Staatswaarborg een totaal bedrag van 75 miljard frank overschrijdt, zal HST-Bel op het*

l'excédent, une prime de garantie dont le montant et modalités de calcul sont fixés par le Roi.

Art. 5. — Un protocole de gestion conclu entre l'Etat, représenté par le ministre des Finances et le ministre des Transports, d'une part, et TGV-Bel, d'autre part, précisera les conditions dans lesquelles TGV-Bel, le cas échéant avec l'assistance technique d'experts, exécutera la mission visée à l'article 2.

Art. 6. — § 1^{er}. TGV-Bel est régi par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales dans la mesure où il n'y est pas dérogé par la présente loi.

Les premiers statuts de TGV-Bel sont établis par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres préalablement à sa constitution. Toute modification à ces statuts ne produit ses effets qu'après approbation par un tel arrêté.

§ 2. TGV-Bel est soumis au contrôle annuel de la Cour des comptes. Les résultats de ce contrôle sont transmis au parlement.

Art. 7. — Les travaux d'infrastructure TGV déjà réalisés le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont intégrés dans la structure de capital de TGV-Bel.

Art. 8. — § 1^{er}. Le Roi prend, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles pour l'organisation de la mise à disposition de TGV-Bel de la somme que le Royaume des Pays-Bas paiera à l'Etat à titre de contribution à la réalisation du trajet du projet TGV entre Anvers et la frontière néerlandaise selon le tracé « E19 ». En tout cas, ce montant devra être versé à TGV-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception par l'Etat.

§ 2. En cas de paiement étalé par le Royaume des Pays-Bas à l'Etat de la somme visée au § 1^{er}, chaque tranche de paiement sera versée à TGV-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception par l'Etat.

§ 3. Le Roi prend, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles pour l'organisation de la mise à disposition de TGV-Bel de la somme que la Communauté européenne pourrait payer à l'Etat dans le cadre de la subsideation européenne du réseau TGV international. En tout cas, le montant doit être transmis à TGV-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception.

§ 4. En cas de paiement étalé par la Communauté européenne à l'Etat du montant visée au § 3, chaque tranche de paiement sera versée à TGV-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception par l'Etat.

§ 5. Les montants qui ont déjà été payés à l'Etat en exécution des interventions financières exposées aux §§ 1^{er}, 2, 3 et 4 mais n'ont pas encore été utilisés à la date d'entrée en vigueur de la présente loi sont intégrés dans la structure du capital de TGV-Bel lors de la création de TGV-Bel.

excedent aan de Staat een garantiëpremie betalen waarvan het bedrag en de berekeningswijze door de Koning worden bepaald.

Art. 5. — Een beheersprotocol afgesloten tussen de Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Financiën en de Minister van Vervoer, enerzijds, en HST-Bel anderzijds, regelt nader de voorwaarden volgens welke HST-Bel, in voorkomend geval met de technische bijstand van deskundigen, de in artikel 2 bedoelde opdracht zal vervullen.

Art. 6. — § 1. HST-Bel is onderworpen aan de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

De eerste statuten van HST-Bel worden vóór haar oprichting vastgesteld door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Elke statutenwijziging heeft slechts uitwerking na goedkeuring door een dergelijk besluit.

§ 2. HST-Bel is onderworpen aan een jaarlijkse controle door het Rekenhof. De resultaten van deze controle worden aan het parlement overgemaakt.

Art. 7. — De HST-infrastructuurwerken die reeds gerealiseerd zijn op de datum van inwerkingtreding van deze wet, worden ingepast in de kapitaalstructuur van HST-Bel.

Art. 8. — § 1. De Koning neemt, bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, alle nuttige maatregelen tot regeling van de terbeschikkingstelling aan HST-Bel van de som die het Koninkrijk der Nederlanden aan de Staat zou betalen als bijdrage tot de verwezenlijking van het traject van het HST-project tussen Antwerpen en de Nederlandse grens volgens het zogenaamde E19-tracé. In elk geval dient de som binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst ervan door de Staat, overgemaakt worden aan HST-Bel.

§ 2. In geval van gespreide betaling van de in § 1 bedoelde som door het Koninkrijk der Nederlanden aan de Staat, worden de gespreide betalingen, binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.

§ 3. De Koning neemt, bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, alle nuttige maatregelen tot regeling van de terbeschikkingstelling aan HST-Bel van de som die de Europese Gemeenschap aan de Staat zou betalen in het kader van de Europese subsidiering van het internationale HST-net. In elk geval dient de som binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst ervan door de Staat, overgemaakt worden aan HST-Bel.

§ 4. In geval van gespreide betaling van de in § 3 bedoelde som door de Europese Gemeenschap aan de Staat, worden de gespreide betalingen, binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.

§ 5. De bedragen die, in uitvoering van de in §§ 1, 2, 3 en 4 uiteengezette financiële tussenkomsten, reeds zijn uitbetaald aan de Staat, maar nog niet zijn aangewend op de datum van inwerkingtreding van deze wet, worden bij de oprichting van HST-Bel opgenomen in de kapitaalsstructuur van HST-Bel.

Art. 9. — Dans le cadre de l'exploitation de l'infrastructure TGV, TGV-Bel accorde l'accès au réseau TGV à tous les opérateurs qui satisfont aux conditions établies dans un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Art. 10. — Le Roi est chargé de l'exécution de la présente loi. »

JUSTIFICATION

La présentation de cet amendement radical n'est pas inspirée par des motifs partitocratiques, ni par l'intention de jouer, de manière imprévoyante, à qui aura raison avec la majorité.

Cet amendement est motivé par le souci d'assurer une gestion rationnelle et transparente du projet TGV.

L'actuel montage financier mis sur pied en vue de créer la Financière TGV est un exemple parfait de gestion ambiguë et troublante. En effet, plusieurs partenaires prennent une participation au capital de la Financière TGV : l'Etat fédéral, la SNCB, la Société fédérale de participations et des investisseurs privés. Les fonds ainsi réunis seront versés au capital de la SNCB jusqu'à concurrence de 125 milliards de francs afin de permettre à celle-ci de financer les investissements nécessaires à la réalisation de l'infrastructure du TGV.

Ce montage ne favorise nullement la transparence en matière de stratégie et de gestion. La SNCB prend une participation dans une société dont les moyens, provenant de la participation au capital de la société, lui sont en définitive rendus et sont utilisés par elle. Bref, la SNCB prend une participation à son propre capital par l'intermédiaire de la Financière TGV. Il aurait dès lors été beaucoup plus simple de permettre à la SNCB, qui doit finalement réaliser les investissements, de rassembler ces moyens au sein de sa propre structure. Cela aurait évité d'avoir à recourir à une façon de procéder aussi compliquée.

D'autre part, le Conseil d'Etat a formulé des remarques importantes sur ce projet, tout d'abord en ce qui concerne le respect des articles 92 et 93 du traité instituant la Communauté européenne. Bien que le gouvernement ait formellement soumis ce projet à l'approbation de la Commission européenne, rien n'est encore acquis à ce sujet.

Cette approbation est d'ailleurs étroitement liée à la transposition de la directive 91/440 en droit belge. Aux termes du traité précité, les investissements relatifs à l'infrastructure ne doivent pas être considérés comme des aides publiques si l'infrastructure réalisée n'est pas réservée à une seule entreprise. Or, le respect de cette condition ne peut être garanti que par la transposition de la directive 91/440 en droit belge.

En l'absence de transposition de la directive, l'infrastructure reste réservée à une seule entreprise, la SNCB. Etant donné que le gouvernement belge n'a toujours pas procédé à cette transposition, on peut sérieusement douter que la Commission européenne accorde son approbation à ce projet de loi.

Une deuxième remarque formulée par le Conseil d'Etat concerne la non-application de certains articles des lois coordonnées sur les sociétés commerciales au schéma de financement. Le Conseil d'Etat déclare que de telles dispositions ne peuvent être admises et demande leur modifica-

Art. 9. — Bij de exploitatie van de HST-infrastructure verleent HST-Bel toegang tot het HST-net aan alle operatoren die voldoen aan de voorwaarden vastgesteld bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Art. 10. — De Koning is belast met de verdere uitvoering van deze wet. »

VERANTWOORDING

De keuze om dit ingrijpend amendement in te dienen, is niet ingegeven door partij-politieke motieven, noch door de intentie om een kortzichtig welles-nietes spelletje te spelen tussen meerderheid en oppositie.

De redenen waarom dit amendement is ingediend, hebben hun oorsprong in de zorg voor rationeel en doorzichtig beheer.

De huidige constructie tot oprichting van de HST-Fin is een schoolvoorbeeld van onduidelijk en verwarrend beheer. Immers, verschillende partners nemen deel aan het kapitaal van de HST-Fin : federale staat, NMBS, Federale Participatiemaatschappij, private investeerders. De aldus ingezamelde fondsen zullen ingebracht worden in het kapitaal van de NMBS ten belope van 125 miljard frank. Daarmee kan de NMBS dan de nodige investeringen in HST-infrastructure financieren.

Dit komt de duidelijkheid van beleid en beheer helemaal niet ten goede. De NMBS neemt deel aan een maatschappij om uiteindelijk de middelen, die geput worden uit de deelname in het kapitaal van de vennootschap, terug te krijgen en zelf aan te wenden. Kortom, de NMBS participeert via de HST-Fin in zichzelf. Het ware dan ook heel wat eenvoudiger geweest om de NMBS, die de investeringen uiteindelijk moet doen, deze middelen te laten verzamelen in eigen structuur zodat deze omslachtige manier van werken kon vermeden worden.

Daarnaast zijn er bij dit ontwerp ernstige opmerkingen gemaakt door de Raad van State. In eerste instantie gaat het daarbij om de naleving van artikelen 92 en 93 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap. Ondanks het feit dat de regering dit ontwerp formeel ter goedkeuring heeft overgemaakt aan de Europese Commissie, is er nog steeds geen concrete zekerheid omtrent de goedkeuring.

Deze goedkeuring hangt trouwens nauw samen met de omzetting van de richtlijn 91/440 naar Belgisch recht. Immers, volgens het reeds eerder vermelde Verdrag zijn investeringen in infrastructuur niet te beschouwen als staatssteun indien de gerealiseerde infrastructuur niet is voorbehouden aan één onderneming. Echter, deze voorwaarde kan enkel gegarandeerd worden door een omzetting van de 91/440 richtlijn naar Belgisch recht.

Zonder deze omzetting blijft de infrastructuur voorbehouden aan één onderneming, te weten de NMBS. Gezien het feit dat deze omzetting door de Belgische regering nog steeds niet is gebeurd, kan de goedkeuring door de Europese Commissie van dit ontwerp sterk in twijfel getrokken worden.

Een tweede opmerking vanwege de Raad van State betreft het niet toepasselijk verklaren van bepaalde artikels van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, op het financieringsschema. De Raad van State stelt dat dergelijke afwijkingen onaanvaardbaar zijn en

tion. Le gouvernement n'a pas tenu compte de ces objections, et ce, sans nullement se justifier.

Cela est inacceptable en soi.

Un dernier argument justifiant le dépôt du présent amendement est lié aux possibilités de contrôle ou plutôt à l'absence de telles possibilités dans cette société. Etant donné que cette société sera tributaire de moyens publics pour la majeure partie de son existence et de son fonctionnement, il paraît logique que le contrôle des opérations financières soit exercé par le pouvoir législatif, c'est-à-dire par la Cour des comptes. Or, un tel contrôle n'est nullement prévu. D'où la nécessité d'une autre approche et du choix de supprimer cette société.

Ainsi qu'il ressort de cette argumentation, le présent amendement n'est pas inspiré par des motifs politiques mais par des principes de gestion. L'objectif n'est pas de s'opposer à ce projet pour jouer le jeu classique majorité-opposition.

Aussi avons-nous choisi de présenter une alternative, qui se greffe sur une gestion rationnelle et transparente, sans intentions politiques sous-jacentes. Nous permettons en effet au gouvernement de concrétiser lui-même cette alternative. Aussi ne s'agira-t-il en l'occurrence que de définir les grandes lignes de celle-ci.

Le fondement de notre amendement est, ainsi que nous l'avons précisé, le besoin d'une gestion transparente, efficace et effective. Afin d'assurer une telle gestion, il convient de préciser sur quoi ce dossier porte concrètement : le rassemblement des moyens financiers permettant de réaliser les investissements nécessaires pour aménager l'infrastructure TGV et, par la suite évidemment, la construction et l'exploitation du réseau TGV.

Etant donné que dans le projet à l'examen, il a été choisi de confier ce soin à la SNCB, cette formule paraît, une fois transposée dans un texte concret, loin d'être efficace et effective. La SNCB est responsable du réseau intérieur et du réseau TGV, tant en ce qui concerne les investissements que l'exploitation. Il en résulte que des conflits peuvent surgir au niveau de la fixation des priorités et des moyens financiers qui y sont liés.

La solution retenue pour résoudre de tels conflits, à savoir la création d'une société parallèle à la SNCB et relevant en même temps de celle-ci, n'en est pas une : il s'agit en fin de compte que la SNCB trouve de l'argent pour financer l'infrastructure TGV.

Aussi proposons-nous de créer une société tout à fait parallèle à la SNCB. Cette société aurait pour objet de financer et d'exploiter l'infrastructure TGV. En d'autres termes, l'ensemble du dossier TGV, tant en ce qui concerne l'infrastructure que l'exploitation, serait retiré à la SNCB. La nouvelle société serait la seule responsable du réseau TGV.

Le capital de cette société pourrait être constitué par analogie avec ce qui est prévu par le projet à l'examen :

- apport de la Société fédérale de Participations;
- apport de la SNCB;
- apport d'investisseurs privés;
- apport au niveau européen.

Au lieu de laisser ces moyens retourner dans l'escarcelle de la SNCB par le biais d'une structure d'actions, il faut les garder au sein de la nouvelle société pour ainsi financer les investissements.

Cette société doit avoir la forme d'une société anonyme. Toutes les dispositions des lois coordonnées sur les sociétés

roep op tot wijziging van desbetreffende bepalingen. De regering is niet tegemoet gekomen aan deze bezwaren; dit zelfs zonder enige motivering.

Hetgeen op zich al onaanvaardbaar is.

Een laatste argument om dit amendement in te dienen, is verbonden aan de controlemogelijkheden, of beter : het gebrek aan dergelijke mogelijkheden, op deze vennootschap. Gezien het feit dat deze maatschappij voor het grootste deel van haar bestaan en werking zal aangewezen zijn op overheidsmiddelen, lijkt het niet meer dan logisch dat de controle op de financiële verrichtingen uitgeoefend wordt door de wetgevende macht, met andere woorden door het Rekenhof. Echter, nergens is dergelijke controle voorzien. Vandaar de nood tot een andere aanpak en de keuze voor de schrapping.

Zoals uit deze argumentatie blijkt, is dit amendement niet gebaseerd op politieke motieven, maar wel op beheersmatige principes. Het is niet de bedoeling om tegen dit ontwerp te zijn omwille van het klassieke meerderheid-oppositie spelletje.

Vandaar dan ook de keuze om een alternatief naar voor te brengen. Een alterantief dat geënt is op rationeel en transparant beheer, zonder bijhorende politiek intenties. De mogelijkheid wordt immers opengelaten voor de regering om zelf in de concrete verwezenlijking van dit alternatief te voorzien. Vandaar dat het hier enkel zal gaan om de grote krachtlijnen van het alternatief.

Uitgangspunt is, zoals gezegd, de nood aan transparant, efficiënt en effectief beheer. Om in dergelijk beheer te voorzien, dient duidelijk gesteld waarover dit dossier *in concreto* gaat : het verzamelen van de financieringsmiddelen van de investeringen nodig om de HST-infrastructuur aan te leggen en, in uitvoering daarvan uiteraard, de aanleg en exploitatie van het HST-net.

Daar waar in voorliggend ontwerp gekozen wordt om dit over te laten aan de NMBS, lijkt dit, eenmaal uitgewerkt in een concreet tekst, verre van efficiënt en effectief te zijn. De NMBS is verantwoordelijk voor het binnenlandse net en voor het HST-net, zowel naar investeringen als naar exploitatie toe. Met als gevolg dat er conflicten kunnen ontstaan inzake het vastleggen van prioriteiten en de daarmee samenhangende financiële middelen.

De gekozen oplossing voor dergelijke conflicten, namelijk het oprichten van een vennootschap tegelijk naast en onder de NMBS, is er eigenlijk geen : uiteindelijk gaat het erom dat de NMBS geld moet zien te vinden om de HST-infrastructuur te financieren.

Vandaar het voorstel tot oprichting van een vennootschap volledig naast de NMBS. Deze vennootschap heeft tot doel de HST-infrastructuur te financieren en te exploiteren. Met andere woorden, het ganse HST-dossier, zowel infrastructuur als exploitatie, wordt uit de NMBS gelicht. De nieuwe vennootschap is de enige verantwoordelijke voor het HST-net.

Het kapitaal van deze vennootschap kan gevormd worden naar analogie van het voorliggende ontwerp :

- inbreng van de Federale Participatiemaatschappij;
- inbreng van de NMBS;
- inbreng van privé-investeerders;
- inbreng van het Europese niveau.

In plaats van deze middelen via een aandelenstructuur terug naar de NMBS te laten vloeien, dienen zij in eigen midden gehouden te worden om aldus de investeringen te financieren.

Deze vennootschap dient de vorm aan te nemen van een naamloze vennootschap. Alle bepalingen van de gecoördi-

commerciales sont applicables à la société. Il faut également soumettre la société au contrôle de la Cour des comptes.

Les avantages de cette construction sont légion :

— elle crée une situation claire : la SNCB est chargée du trafic ferroviaire intérieur, la nouvelle société, du réseau TGV;

— elle permet à la SNCB de relever les réels défis en matière de mobilité, notamment, l'amélioration de l'offre ferroviaire quotidienne pour les navetteurs dans le pays;

— elle permet également d'assainir la situation financière de la SNCB : il ne faut plus contracter des emprunts, il ne faut plus chercher des moyens supplémentaires, il ne faut plus demander de permis de bâtir pour les tracés etc. Par contre, en tant qu'actionnaire de la société, la SNCB peut profiter des bénéfices d'exploitation;

— elle crée la possibilité de faire participer à terme des sociétés de chemin de fer étrangères, de manière à faire de la société européenne d'exploitation du réseau TGV;

— les règles européennes en matière de libéralisation du trafic ferroviaire ne sont pas menacées étant donné que, lors de l'exploitation, la société doit permettre l'accès au réseau de tous les opérateurs potentiels;

— il est fait droit à toutes les réserves formulées par le Conseil d'Etat et, en ordre subsidiaire, par la commission européenne;

— les pouvoirs publics ne doivent plus générer de moyens supplémentaires pour un réseau international de relations ferroviaires dont l'intérêt est quasiment nul pour l'utilisateur quotidien et la SNCB peut dès lors concentrer toute son attention sur les voyageurs du réseau intérieur et les problèmes auxquels ils sont confrontés chaque jour.

Comme nous l'avons indiqué, ce sont là les lignes de force d'une alternative inspirée par le souci d'une gestion rationnelle des ressources et de l'infrastructure publiques. Il s'agit également d'une proposition adressée au gouvernement en vue d'aborder cette problématique d'une autre manière; une manière qui, dans une optique politique, ne peut heurter quiconque et qui, du point de vue de la gestion, est supérieure au projet actuel.

Dans le contexte social que nous connaissons, étant donné l'appel de tous les citoyens en faveur d'une nouvelle culture politique et étant donné l'intention de tous les partis politiques de répondre à cet appel, une étude sérieuse du présent projet libérée des clivages classiques entre partis témoignerait d'une grande correction politique et rationnelle.

neerde wetten op de handelsvennootschappen zijn van toepassing op de vennootschap. Tevens dient voorzien in een controlemogelijkheid door het Rekenhof.

De voordelen van deze constructie zijn legio :

— er ontstaat een duidelijke situatie : de NMBS staat in voor het binnenlands treinverkeer, de nieuwe maatschappij voor het HST-net;

— hierdoor kan de NMBS zich richten op de echte uitdagingen inzake mobiliteit, namelijk het verbeteren van het aanbod voor verplaatsingen per spoor voor de dagdagelijkse pendelbewegingen in eigen land;

— tevens betekent het een aanzuivering van de financiële situatie van de NMBS : er zijn geen leningen aan te gaan, er moeten geen bijkomende middelen gezocht worden voor de tracés en dergelijke meer. Integendeel, als aandeelhouder van de vennootschap kan geprofiteerd worden van winsten uit exploitatie;

— er ontstaat een mogelijkheid om, op termijn, ook buitenlandse spoorwegmaatschappijen te laten participeren zodat deze vennootschap kan uitgroeien tot een Europese maatschappij tot exploitatie van het HST-net;

— de Europese regels inzake liberalisering van het spoorverkeer komen niet in het gedrang gezien het feit dat de maatschappij bij de exploitatie de toegang tot het net moet openhouden voor alle mogelijke operatoren;

— aan alle bezwaren van de Raad van State en, in mogelijk bijkomende orde, van de Europese commissie, is tegemoet gekomen;

— er dienen van overheidswege geen extra middelen gegenereerd te worden voor een internationaal net van spoorverbindingen waarvan het nut voor de dagelijkse treingebruiker quasi nihil is en waardoor de NMBS zich op deze laatste en zijn problemen kan focussen.

Zoals gezegd, dit zijn de krachtlijnen van een alternatief ingegeven door de zorg voor een rationeel beheer van overheidsmiddelen en infrastructuur. Het is tevens een voorstel aan de regering om deze problematiek op een andere manier aan te pakken; een manier die, politiek gezien, superieur is ten opzichte van het voorliggende ontwerp.

Het zou, binnen de huidige maatschappelijke context, vanuit de roep vanwege alle burgers naar een nieuwe politieke cultuur en vanuit de intentie van alle democratische partijen om aan deze roep tegemoet te komen, van een groot politiek en rationeel fatsoen getuigen indien dit voorstel over de klassieke partijgrenzen heen op een ernstige manier in overweging zou worden genomen.

J. VAN APEREN
W. Taelman