

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 oktober 2001

**WETSONTWERP**

**houdende instemming met het  
samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001  
tussen de federale Staat, het Vlaams,  
het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk  
Gewest betreffende het meerjarig  
investeringsplan 2001-2012 van de NMBS**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUC-  
TUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT  
DOOR  
DE HEER **Jean DEPRETER**

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting van vice-eerste minister en minister van Mobiliteit, mevrouw Isabelle Durant . . .	3
II. Algemene bespreking . . . . .	9
III. Stemmingen . . . . .	36

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1463/ (2001/2002)** :  
001 : Wetsontwerp.  
002 : Amendementen.  
003 : Advies van de Raad van State.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

30 octobre 2001

**PROJET DE LOI**

**portant assentiment à l'accord de  
coopération du 11 octobre 2001  
entre l'Etat fédéral, les Régions flamande,  
wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif  
au plan d'investissements pluriannuel  
2001-2012 de la SNCB**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE  
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DE ENTREPRISES PUBLIQUES  
PAR  
M. **Jean DEPRETER**

SOMMAIRE

I. Exposé introductif de mme Isabelle Durant, . vice-premier ministre et ministre de la Mobilite et des Transports . . . . .	3
II. Discussion générale . . . . .	9
III. Votes . . . . .	36

Documents précédents :

Doc 50 **1463/ (2001/2002)** :  
001 : Projet de loi.  
002 : Amendements.  
003 : Avis du Conseil d'État.

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

**A. — Vaste leden / Membres titulaires**

VLD	Hugo Philtjens, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CD&V	Jos Ansoms, Marcel Hendrickx, Jozef Van Eetvelt.
Agalev-Ecolo	Marie-Thérèse Coenen, Lode Vanoost.
PS	Jacques Chabot, Jean Depreter.
PRL FDF MCC	François Bellot, Olivier Chastel.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SPA	Marcel Bartholomeeussen.
PSC	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

**B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants**

Willy Cortois, Aimé Desimpel, Martial Lahaye, Arnold Van Aperen.
Pieter De Crem, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Kristien Grauwels, Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra
Jean-Pol Henry, Karine Lalieux Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Robert Hondermarcq.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Els Haegeman, Els Haegeman.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>
DOC 50 0000/000 : Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN : Plenum (witte kaft)	PLEN : Séance plénière (couverture blanche)
COM : Commissievergadering (beige kaft)	COM : Réunion de commission (couverture beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
<a href="http://www.deKamer.be">www.deKamer.be</a>	<a href="http://www.laChambre.be">www.laChambre.be</a>
e-mail : <a href="mailto:alg.zaken@deKamer.be">alg.zaken@deKamer.be</a>	e-mail : <a href="mailto:aff.generales@laChambre.be">aff.generales@laChambre.be</a>

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 25 en 30 oktober 2001.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN  
VICE-EERSTE MINISTER EN  
MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER,  
MEVROUW ISABELLE DURANT**

Voorafgaande opmerking

De minister wijst erop dat punt 5, tweede paragraaf van de verklarende nota op blz. 30, niet in het Nederlands werd vertaald. Zij deelt de commissie de ontbrekende vertaling mee:

«Op die manier wordt het bedrag van 375 miljard, dat moet worden verdeeld volgens de verdeelsleutel 60/40, verminderd met 24,8 miljard. Zo komen we op een bedrag van 350,2 miljard, waarvan 210,1 miljard bestemd is voor het Vlaams Gewest en 140,1 miljard voor het Waals Gewest.»

Uiteenzetting

Dit wetsontwerp heeft tot doel het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarig investeringsplan van de NMBS te bekrachtigen.

Op 17 oktober 2000 heeft de regering een aantal keuzes inzake mobiliteit gemaakt, en heeft ze resoluut een aantal doelstellingen vastgesteld die in het meerjarenplan werden verwerkt.

De regering was de mening toegedaan dat het voorstel van de NMBS inzake het meerjarenplan inspeelde op de strategische door de regering in aanmerking genomen opties en dat dit investeringsplan aan de gewesten zou worden voorgelegd om daarover, op vrijwillige basis, overleg te plegen.

Op 14 juli 2001 vonden over dat samenwerkingsakkoord onderhandelingen plaats die in het verlengde lagen van de op 17 oktober 2000 en 30 maart 2001 door de federale regering genomen beslissingen.

In dit ontwerp tot instemming, omschrijven de artikelen 1 en 2 alleen de algemene bepalingen van het akkoord, en meer bepaald de rechtsgrond ervan alsmede de erin gehanteerde definities. Artikel 1 bevestigt het federale karakter van de NMBS alsmede het principe van de uniciteit van de onderneming.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le présent projet de loi au cours de ses réunions des 25 et 30 octobre 2001.

**I. — EXPOSE INTRODUCTIF DE  
MME ISABELLE DURANT, VICE-PREMIER  
MINISTRE ET MINSITRE DE LA MOBILITE ET  
DES TRANSPORTS**

Remarque préalable

La ministre signale qu'à la page 30 de la note explicative, au point 5, le second paragraphe n'a pas été traduit en néerlandais. Elle communique la traduction manquant à la commission :

« *Op die manier wordt het bedrag van 375 miljard, dat moet worden verdeeld volgens de verdeelsleutel 60/40, verminderd met 24,8 miljard. Zo komen we op een bedrag van 350,2 miljard, waarvan 210,1 miljard bestemd is voor het Vlaams Gewest en 140,1 miljard voor het Waals Gewest.* »

Exposé

La présent projet de loi a pour objet la ratification de l'accord de coopération relatif au plan pluriannuel d'investissements de la SNCB.

Le 17 octobre 2000, le gouvernement a fait des choix en matière de mobilité, s'est fixé des objectifs volontaristes qui sont traduits dans le plan pluriannuel.

Le gouvernement a estimé que la proposition de la SNCB en matière de plan pluriannuel répondait aux options stratégiques du gouvernement et que ce plan d'investissements serait soumis aux régions pour concertation volontaire.

Le 14 juillet 2001, cet accord de coopération a été négocié dans la foulée des décisions prises par le gouvernement fédéral le 17 octobre 2000 et le 30 mars 2001.

Dans ce projet d'assentiment, les articles 1<sup>er</sup> et 2 prévoient simplement les dispositions générales de l'accord et en particulier les fondements juridiques et les définitions. L'article 1<sup>er</sup> confirme le caractère fédéral de la SNCB et le principe de l'unicité de l'entreprise.

Artikel 3 voorziet in de oprichting van een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, dat belast wordt met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan.

Artikel 4 geeft de inhoud weer van het door de regering goedgekeurde plan, waarvan het akkoord bepaalt dat het er ook in wordt opgenomen.

#### Inhoud van het plan

##### Waarom een samenwerkingsakkoord?

Hoewel de NMBS onder een exclusief federale bevoegdheid blijft vallen, noopt de ontwikkeling van de maatschappij – gelet op de weerslag ervan op het vlak van de ruimtelijke ordening - onherroepelijk tot samenwerking met de gewesten. De ingrijpende gevolgen van de uitbouw van spoorinfrastructuur op de ontwikkeling van een regio is overigens op zich reeds een legitieme reden voor de gewestelijke overheden om zich, in het raam van hun bevoegdheden, met het spoor bezig te houden.

Het akkoord heeft betrekking op de volgende punten:

- de coördinatie van het openbaar vervoer en de opvolging van het investeringsplan;
- het investeringsplan zelf;
- het bieden van waarborgen dat het plan daadwerkelijk wordt uitgewerkt (de bevoegde instanties moeten zich ertoe verbinden de vereiste vergunningen af te geven);
- de financiering van het plan;
- de problematiek van het GEN, die zowel de Staat als de gewesten aanbelangt.

Verbindenissen met het oog op de verwezenlijking van het meerjarenplan voor investeringen

De regeringen van het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbinden zich ertoe zo snel mogelijk te zorgen voor de afhandeling van de procedures om de vereiste overheidsvergunningen aan te vragen, naar gelang van de diverse reglementeringen waarvoor zij bevoegd zijn met het oog op de projecten opgesomd in het investeringsplan.

De partijen gaan inzonderheid de verbintenis aan, de investeringen inzake veiligheid met spoed te behande-

L'article 3 crée un Comité exécutif des ministres de la Mobilité chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et du suivi de la mise en œuvre de ce plan.

L'article 4 rappelle le contenu du plan approuvé par le gouvernement et dont l'insertion fait l'objet du présent accord.

#### Contenu du plan

##### Pourquoi un accord de coopération ?

Bien que la SNCB demeure une compétence exclusivement fédérale, son développement fait immanquablement appel à une coopération avec les régions étant donné les incidences en matière d'aménagement du territoire. L'impact considérable du développement des infrastructures ferroviaires sur le développement d'une région est d'ailleurs à lui seul une raison légitime pour les autorités régionales de se préoccuper du rail, dans le cadre de leurs compétences.

L'accord porte sur les points suivants :

- la coordination des transports en commun et le suivi du plan d'investissements
- le plan d'investissements lui-même
- les garanties pour la réalisation du plan (engagements en matière de permis)
- le financement du plan
- le RER, problématique spécifique qui concerne à la fois l'État et les régions.

Les engagements pour la réalisation du plan pluriannuel d'investissements

Les gouvernements de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale s'engagent à terminer dans les meilleurs délais les procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et aux permis requis selon les différentes réglementations relevant de leurs compétences pour les projets repris dans le plan d'investissements.

Plus particulièrement, les parties s'engagent à consacrer le bénéfice de l'urgence aux investissements re-

len, te weten de installatie van antennes in het kader van de implementatie van telecommunicatie-uitrusting alsmede de afschaffing van onbewaakte overwegen.

Zij verbinden zich ertoe de verschillende procedures om de vereiste overheidsvergunningen aan te vragen, uiterlijk binnen achttien maanden nadat de aanvrager een volledig dossier heeft ingediend af te ronden, zulks wat de volgende projecten betreft :

– Lijn 161 tussen Brussel en Ottignies op vier sporen brengen;

– Lijn 124 tussen Brussel en Nijvel op vier sporen brengen;

– Lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw op drie of vier sporen brengen;

– Tussen Brussel en Mechelen een nieuwe lijn aanleggen.

Overigens kan elk gewest zorgen voor een interestloze prefinanciering van geplande infrastructuurwerken die op zijn grondgebied van gewestelijk belang zijn, voor een bedrag van ten hoogste 20 miljard in kapitaal of van maximum 2,5 miljard interesten per jaar, zonder dat zulks op enigerlei wijze het optreden van de Staat op de helling zet. De lening geschiedt met staatswaarborg. De gewesten dragen de kosten. De federale Staat betaalt de vooraf gefinancierde bedragen vervolgens terug.

De NMBS kan op verzoek van een gewest ook onderhandelen over cofinanciering bij werken met het oog op omvangrijke investeringen in het spoor, ten belope van 8 miljard frank voor het Vlaams Gewest en van 4 miljard voor het Waals Gewest. Deze bedragen kunnen worden verhoogd indien het werken betreft die van belang zijn voor de economie van het land in zijn geheel.

Deze cofinanciering door de gewesten komt bovenop het bedrag van 687,6 miljard, en heeft geen invloed op de budgettaire 60/40-verdeelsleutel.

Voor die prefinanciering en cofinanciering worden eigen bevoegdheden gezamenlijk uitgeoefend. Om een en ander af te bakenen gelden de volgende drie stelregels :

– Er is een maximumbedrag vastgesteld : voor de prefinanciering ligt het vast op maximum 20 miljard in kapitaal en 2,5 miljard interesten per jaar, en voor de cofinanciering geldt een maximum van 8 miljard voor het Vlaams Gewest en van 4 miljard voor het Waals Ge-

latifs à la sécurité, notamment l'installation d'antennes dans le cadre de la mise en œuvre d'équipements de télécommunications et la suppression des passages à niveau.

Elles s'engagent à terminer les différentes procédures relatives aux demandes d'autorisations administratives et aux permis requis dans un délai maximum de dix-huit mois à partir de l'introduction du dossier complet par le demandeur, et ce pour les projets suivants :

– a mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies

– la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles

– la mise à trois ou quatre voies de la ligne 50A entre Bruxelles et Denderleeuw

– l'établissement d'une nouvelle ligne entre Bruxelles et Malines.

Par ailleurs, en ce qui concerne le financement des projets et sans que cela ne remette en cause de quelque manière que ce soit l'intervention de l'État, chaque région peut assurer le préfinancement sans intérêts de projets d'infrastructures présentant un intérêt régional sur son territoire à concurrence d'un montant maximum de 20 milliards en capital ou de 2,5 milliards en charges annuelles d'intérêts. L'emprunt est garanti par l'État. Les frais sont supportés par la région. Les montants préfinancés sont ensuite remboursés par l'État fédéral.

La SNCB peut aussi négocier, à la demande d'une région, le cofinancement de travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires à concurrence de 8 milliards de francs pour la Région flamande et de 4 milliards pour la Région wallonne. Ces montants peuvent être augmentés si le Comité de Concertation considère qu'il s'agit de travaux d'intérêt pour l'économie nationale.

Ce cofinancement par les régions s'ajoute au montant de 687,6 milliards de francs et n'a pas d'influence sur la clé de répartition budgétaire 60/40.

Ces préfinancements et cofinancements consistent donc en un exercice conjoint de compétences propres. Ils sont encadrés par trois balises :

– le montant est plafonné : pour le préfinancement, il est plafonné à 20 milliards de francs en capital et 2,5 milliards de francs en charge d'intérêts et pour le cofinancement, il est plafonné à 8 milliards de francs pour la Région flamande et 4 milliards de francs pour la

west. Het overlegcomité zal moeten beslissen of die bijkomende bedragen noodzakelijk zijn.

– De gewestelijke bevoegdheden zijn goed afgebakend : zij betreffen civiele bouwkunde, parkeerterreinen in de stationsomgeving. Bij wijze van voorbeeld kunnen ook investeringen worden vermeld waarbij de gewesten voorzien in de cofinanciering van tunnels en sleuven. Het staat de gewesten vrij dergelijke investeringen in civiele bouwkunde te verrichten binnen het kader van hun eigen bevoegdheden. De NMBS krijgt vervolgens de mogelijkheid de spooruitrusting van bepaalde onderdelen van haar infrastructuur te financieren in het kader van haar federale bevoegdheden.

Met betrekking tot de prefinanciering wijst de minister er voorts nog op dat de investeringen verricht op grond van dat systeem niet zullen worden geboekt onder de 60/40-verdeelsleutel die voor de annuïteiten geldt. De prefinanciering zal met andere woorden geen invloed hebben op de wijze waarop de federale Staat over zijn investeringen beslist.

De minister herinnert eraan dat de Staat de grote geldschieter van de operatie is. Hij komt ofwel rechtstreeks ofwel via het GEN tussenbeide voor een bedrag van 11,242 miljard euro (453,5 miljard frank), hetzij voor meer dan twee derde van de benodigde investeringen bij de NMBS. Ter vergelijking: in het plan 1996-2005 was bepaald dat de Staat voor 228 miljard frank tussenbeide kwam, hetzij 61,5 % van het totaal. Er is dus voorzien in 225,5 miljard frank extra, wat neerkomt op een stijging met 99 %.

De NMBS zelf put slechts voor 9,5 % van het bedrag uit eigen fondsen (65 miljard frank). Deze bijdrage verschilt niet van wat de NMBS tot op heden heeft bijgedragen (5,4 miljard per jaar), zodat haar financiële toestand geenszins verslechtert. Procentueel gezien verkleint de bijdrage van de NMBS aan het investeringsplan dus sterk ten opzichte van het vorige tienjarenplan.

14,2 % (of 97,5 miljard) van het volledige investeringsplan wordt bekostigd met behulp van alternatieve financieringsvormen. De regering heeft deze formule gekozen in overleg met de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, die deze mogelijkheid in een brief d.d. 4 juli 2001 heeft bevestigd.

Voor de financiering van de HST zijn reeds de nodige middelen uitgetrokken, en de Europese Unie komt tussenbeide wat het saldo betreft.

Région wallonne. Il appartiendra au Comité de concertation de décider si des montants supplémentaires sont nécessaires.

– les compétences régionales sont bien délimitées, à savoir des ouvrages de génie civil, des parkings aux abords des gares. On peut également citer à titre d'exemple des investissements qui peuvent faire l'objet d'un cofinancement de la part des régions les tunnels et les tranchées. Il est loisible aux régions de réaliser ce type d'investissements en génie civil dans le cadre de leurs compétences propres. La SNCB sera libre ensuite de financer l'équipement ferroviaire de certaines de ces infrastructures dans le cadre de ses compétences fédérales.

En matière de préfinancement, la ministre précise encore que les investissements réalisés sur base de ce mécanisme ne seront pas comptabilisés dans la clé de répartition budgétaire 60/40 applicables aux annualités. En d'autres termes, le préfinancement n'affectera pas la manière dont l'État fédéral décide de ses investissements.

La ministre rappelle que l'État est le grand bailleur de fond de l'opération. Il intervient, soit directement, soit via le RER pour 11,242 milliards d'euros (453,5 milliards de francs), soit plus des deux tiers des besoins d'investissements de la SNCB. En comparaison, dans le plan 1996-2005, l'intervention prévue de l'État s'élevait à 228 milliards de francs, soit 61,5% du total. L'augmentation est donc de 225,5 milliards de francs, soit + 99%.

La SNCB elle-même intervient sur fonds propres pour 9,5% seulement (65 milliards de francs). Cette participation n'est pas différente de celle que la SNCB apporte jusqu'à présent (5,4 milliards par an) ce qui ne détériore en rien sa position financière. En pourcentage du plan d'investissements, la participation de la SNCB diminue donc fortement par rapport au plan décennal précédent.

Les financements alternatifs portent sur 14,2% (soit 97,5 milliards) du total du plan d'investissements. Cette formule a été retenue par le gouvernement en concertation avec l'Administrateur délégué de la SNCB qui en a confirmé la possibilité par un lettre du 4 juillet 2001.

Enfin, la financière TGV a déjà reçu ses moyens et l'Union européenne intervient pour le reste.

### Bestemming van de financiële middelen

De bedragen bestemd voor het onderhoud van de uitrusting kunnen dus worden geraamd op 39 % van het investeringsplan in zijn geheel (6,662 miljard euro of 268,7 miljard frank). 5 % (33,89 miljard frank) gaat naar een modernisering van de uitrusting.

56 % van het totaal (9,542 miljard euro of 384,9 miljard frank) wordt aangewend voor capaciteitsuitbreidingen.

Deze bedragen zijn vergelijkbaar met die waarin het investeringsplan 1996-2005 voorzag, te weten 126 miljard op een totaal van 370 miljard of 34 % voor uitbreidingen.

In dat laatste cijfer is de HST begrepen, aangezien de uitbreidingen van het klassieke net — zoals iedereen ter plaatse heeft kunnen constateren — vrijwel nihil zijn. Het nieuwe plan verschilt hier structureel in grote mate van de vorige versie doordat het specifiek aandacht heeft voor het klassieke net.

In totaal is de begroting die in het plan 2001-2012 aan de ontwikkeling van het spoorwegnet wordt besteed, ten opzichte van het plan 1996-2005 meer dan verdubbeld.

### Behoud en uitbreiding van de capaciteit

De toewijzing van middelen voor het behoud van de capaciteit (die niet alleen de infrastructuur op het oog heeft, maar ook het rollend materieel) gaat niet ten koste van de uitbreiding; integendeel, die laatste stijgt aanzienlijk (+11 %).

De ontwikkeling van het spoor vereist investeringen inzake capaciteitsuitbreiding. Die uitbreiding slaat zowel op de capaciteit zelf (het net, ten voordele van de reizigers- en goederentreinen en het rollend materieel), als op de prestatie (snelheid), het comfort (onthaal van de reizigers) of enige andere functionele verbetering.

Behalve het klassieke net heeft de uitbreiding ook betrekking op het hogesnelheidsnet en het GEN Brussel. Het is duidelijk dat hier gaat om de essentie van de inspanning om het spoor in staat te stellen zijn doelstelling te halen, namelijk een toename met 50 % van het aantal reizigers en het volume goederen.

### Veiligheid

Met het oog op een voortdurende verbetering van de veiligheid zullen de investeringen vooral op de volgende punten gericht zijn:

### L'affectation des moyens financiers

On peut donc estimer à 39% de l'ensemble du plan d'investissement (6,662 milliards d'euros - 268,7 milliards de francs) les montants affectés au maintien de l'outil. 5% (33,89 milliards de francs) couvrent une modernisation de l'outil.

Les extensions de capacité interviennent pour 56% du total (9,542 milliards d'euros ou 384,9 milliards de francs).

Ces montants sont à comparer à ceux qui étaient prévus au plan d'investissements 1996-2005 qui prévoyait sur un total de 370 milliards, 126 milliards, soit 34% pour les extensions.

Ce dernier chiffre comprend le TGV étant donné que les extensions du réseau classique — comme chacun a pu le constater sur le terrain — sont proches de zéro. Le nouveau plan présente ici une différence structurelle majeure avec celui qu'il remplace, à savoir une attention marquée pour le réseau classique.

Au total, le budget consacré au développement du réseau ferroviaire dans le plan 2001-2012 est plus que doublé par rapport à celui du plan 1996-2005.

### Le maintien et l'extension de capacité

Les moyens affectés au maintien de la capacité (qui vise non seulement les infrastructures mais aussi le matériel roulant), ne sont pas sacrifiés sur l'autel des extensions, au contraire, ils augmentent sensiblement (+ 11% par an).

Le développement du rail requiert des investissements d'extension de capacité. Cette extension s'entend aussi bien au sens de capacité proprement dite (réseau, au profit des trains de voyageurs et de marchandises et matériel roulant) que des performances (vitesse), du confort (accueil des voyageurs) ou de toute amélioration fonctionnelle. Outre le réseau classique, l'extension de capacité concerne aussi le réseau à grande vitesse et le RER de Bruxelles. Il est bien évident que c'est ici que se déploie l'essentiel de l'effort afin de permettre au rail d'assurer l'objectif assigné de 50% d'accroissement du nombre de voyageurs et de marchandises.

### La sécurité

En vue d'une amélioration constante de la sécurité, les investissements se concentreront principalement sur les points suivants :

- de uitrusting van de infrastructuur voor de automatische controle van de werking van de treinen (ETCS);
- de installatie van het communicatiesysteem GSM-R;
- de voortzetting van de afschaffing van de overwegen, die een belangrijke bron van ongevallen is;
- het programma voor de veiligheid van personen (reizigers en personeel) en goederen;
- de modernisering van de signalisatie.

Hoewel het aspect veiligheid wezenlijk is voor alle projecten, vertegenwoordigen de specifieke hiervoor vermelde rubrieken alleen al meer dan 28 miljard BEF.

#### Tijdschema van de realisaties

Met betrekking tot het tijdschema deelt de minister mee dat de afwerking van de HST-lijn van grens tot grens voorzien is voor 2006 en dat twee lijnen voor het GEN Brussel gepland zijn voor eind 2005.

#### GEN

Het GEN is een groot algemeen project dat bestemd is om tegemoet te komen aan de uitdagingen inzake mobiliteit in en om Brussel.

Naar het voorbeeld van wat in talrijke grote steden is gerealiseerd, doet het een ruim beroep op het spoor, dat het geraamte vormt voor de bediening inzake openbaar vervoer.

Het GEN-project zal worden geregeld door een specifiek samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de drie gewesten.

De eerste richtsnoeren staan echter al in het samenwerkingsakkoord dat op 14 juli 2001 is ondertekend en dat dezelfde contractanten bindt.

– Dezen verbinden er zich toe het GEN-akkoord zo snel mogelijk af te werken en te sluiten.

– Er is ook overeengekomen de nodige samenwerkingsorganen te creëren voor de organisatie van het GEN.

– Er is beslist dat er uiterlijk 31 december 2005 rolfend materieel beschikbaar moet zijn.

- l'équipement de l'infrastructure de contrôle automatique de la marche des trains ETCS
- l'installation de l'outil de communication « GSM-R »
- la poursuite de la suppression des passages à niveaux, source importante d'accidents
- le programme relatif à la sécurité des personnes (voyageurs et personnel) et des biens
- la modernisation de la signalisation

Nonobstant le fait qu'une dimension « sécurité » est intrinsèque à tous les projets, les postes spécifiques mentionnés ci-avant représentent à eux seuls plus de 28 milliards de francs.

#### Le calendrier des réalisations

En ce qui concerne le calendrier des réalisations, la ministre signale que la finalisation du TGV de frontière à frontière est prévue en 2006 et que deux lignes pour le RER de Bruxelles sont prévues avant fin 2005.

#### LE RER

Le RER est un grand projet global destiné à rencontrer les défis de mobilité à Bruxelles et autour de Bruxelles.

A l'instar des réalisations dans de nombreuses grandes villes, il fait largement appel au rail, qui constitue l'ossature de la desserte du transport public.

Le projet RER sera régi par un accord de coopération spécifique entre l'État et les trois régions.

Toutefois, des premiers jalons se trouvent déjà dans l'accord de coopération général signé le 14 juillet 2001 qui engage les mêmes contractants.

– Ceux-ci s'engagent à finaliser et conclure le plus rapidement possible l'accord RER.

– Il est également convenu de la mise sur pied des organes de coopération nécessaires à l'organisation du RER.

– Il est décidé qu'un parc de matériel roulant doit être disponible au plus tard le 31 décembre 2005.



– Er zijn ten slotte middelen ten belope van 260 miljoen euro (10,5 miljard BEF) voor de financiering van dat rollend materieel vrijgemaakt uit het meerjarig investeringsplan van de NMBS.

## II. — BESPREKING

*De heer Jean-Pierre Grafé (PSC)* brengt in herinnering dat de fundamentele procedureregel bedoeld is om bevoegdheidsconflicten te voorkomen.

De spreker verwijst ter zake naar artikel 3, §§ 3 en 4, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, waarin het volgende wordt bepaald:

« § 3. Indien, volgens het advies van de afdeling wetgeving, een voorontwerp of een voorstel van wet, decreet of ordonnantie, evenals een amendement of een ontwerp van amendement, de bevoegdheid te buiten gaat van de Staat, de Gemeenschap of het Gewest, al naar het geval, wordt het voorontwerp, dat voorstel of dat amendement doorgezonden naar het Overlegcomité bedoeld in artikel 31 van de gewone wet tot hervorming der instellingen van 9 augustus 1980.

§ 4. Het overlegcomité brengt binnen een termijn van veertig dagen en volgens de regel van de consensus, advies uit over de vraag of er naar zijn oordeel al dan niet bevoegdheidsoverschrijding is; het advies wordt gemotiveerd.

Indien het Overlegcomité oordeelt dat er overschrijding van bevoegdheid is, vraagt het, al naar het geval, aan de federale regering, aan de bevoegde gemeenschaps- of gewestregering, aan het College van de Franse Gemeenschapscommissie of aan het Verenigd College het voorontwerp te verbeteren of bij de assemblee waar het voorontwerp of het voorstel aanhangig is amendementen in te dienen welke het vaststelt en die een einde maken aan deze bevoegdheidsoverschrijding».

Die bepalingen tonen duidelijk aan dat in geval de Raad van State in zijn advies tot de slotsom komt dat een voorontwerp van wet in strijd is met de bevoegdheidsverdelende regeling, dat voorontwerp moet worden doorgezonden naar het Overlegcomité.

Volgens de heer Grafé kan ter zake moeilijk, zoniet onmogelijk worden aangevoerd dat de Raad van State in zijn advies niet tot de slotsom komt dat het ter bespreking voorliggende voorontwerp de bevoegdheden van de Staat en de gewesten overschrijdt.

– Enfin, des ressources à concurrence de 260 millions d'euros (10,5 milliards de francs) pour le financement de ce matériel roulant sont dégagées du plan pluriannuel d'investissements de la SNCB.

## II. — DISCUSSION

*M. Jean-Pierre Grafé (PSC)* souhaite rappeler que la règle de procédure fondamentale est destinée à prévenir les conflits de compétences.

Il se réfère à l'article 3, §§ 3 et 4 des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui stipule :

« § 3 Lorsque, selon l'avis de la section de législation, un avant-projet ou une proposition de loi, de décret ou d'ordonnance, ainsi qu'un amendement ou un projet d'amendement excède, selon le cas, la compétence de l'État, de la Communauté ou de la Région, cet avant-projet, cette proposition ou cet amendement sont renvoyés au comité de concertation visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980.

§ 4 Le Comité de concertation donne endéans les quarante jours et suivant la règle du consensus, son avis sur la question de savoir s'il y a excès de compétence : l'avis est motivé.

Si le comité de concertation estime qu'il y a excès de compétence, il demande, selon le cas, au gouvernement fédéral, au gouvernement communautaire ou régional compétent, au collège de la commission communautaire française ou au collège réuni de corriger l'avant-projet ou de déposer devant l'assemblée saisie de l'avant-projet ou de la proposition, les amendements qu'il détermine et qui font cesser cet excès de compétence ».

Il ressort clairement de ces dispositions que lorsque l'avis du Conseil d'État conclut qu'un avant-projet de loi viole les règles répartitrices de compétences, celui-ci doit être renvoyé au Comité de concertation.

En l'espèce, M. Grafé estime qu'il est difficile, voire impossible de plaider que l'avis du Conseil d'État ne conclut pas que l'avant-projet à l'examen excède les compétences de l'État et des Régions.

Hij staaft zijn stelling met een aantal uittreksels uit het advies van de Raad van State.

Punt 2 van dat advies wordt als volgt afgerond:

*«Daaruit volgt dat, aangezien het vervoer per spoor onder de federale bevoegdheid valt, de financiering ervan eveneens onder de bevoegdheid valt van de federale overheid, en niet onder die van de Gewesten, en dat een samenwerkingsakkoord een deel van die financiering niet kan opdragen aan die Gewesten».*

In punt 5 wordt het volgende aangegeven:

*«Bijgevolg kunnen de Gewesten er door middel van het voorliggende samenwerkingsakkoord niet toe gemachtigd worden het investeringsplan van de NMBS te wijzigen of goed te keuren, aangezien dat plan, doordat het uitgaat van die onderneming, die actief is in de sector van het vervoer per spoor, alleen onder de federale overheid ressorteert. Met artikel 4 van het akkoord en inzonderheid met de tweede en derde zin van het eerste lid, worden de bevoegdheden van de Gewesten dus overschreden».*

In punt 6 van het advies bevat onder meer het volgende:

*«Doordat alleen de federale overheid bevoegd is om de NMBS te financieren, kan het samenwerkingsakkoord, zoals artikel 14 ervan bepaalt, de Gewesten niet machtigen om te zorgen voor de «prefinanciering» van deze maatschappij, in zoverre er sprake is van werken of investeringen die betrekking hebben op het vervoer per spoor».*

In datzelfde punt 6 staat nog:

*«In het samenwerkingsakkoord kunnen de Gewesten evenmin gemachtigd worden, zoals geschiedt in artikel 15, deel te nemen in de financiering van «werken betreffende de grote spoorweginvesteringen»».*

In punt 7 wordt ook het volgende aangegeven:

*«De regelingen inzake «prefinanciering» en «cofinanciering» door de Gewesten, waarin de artikelen 14 en 15 voorzien, zouden pas aanvaardbaar zijn indien ze, onder het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies in verband met het openbaar vervoer genomen moeten worden, betrekking zouden hebben op werkzaamheden en investeringen die specifiek tot de bevoegdheden van de Gewesten behoren, zoals bijvoorbeeld de aanleg van wegen of van parkeerplaatsen aan een station of een spoorweg, of nog de uitbouw van het stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen».*

A l'appui de son raisonnement, il cite quelques passages de l'avis du Conseil d'État :

Comme conclusion du point 2 de l'avis, on peut lire :

*« puisque le transport par rail appartient aux compétences fédérales, son financement relève également de l'autorité fédérale, et non des régions et qu'un accord de coopération ne peut attribuer à celles-ci une partie de ce financement ».*

Au point 5, on peut lire :

*« les régions ne peuvent, par l'intermédiaire de l'accord de coopération examiné, modifier ou approuver le plan d'investissement de la SNCB, qui, dès lors qu'il émane de cette dernière entreprise dans le secteur du transport par rail, relève de la seule autorité fédérale. L'article 4 de l'accord, spécialement la deuxième phrase de son alinéa 1<sup>er</sup> et son alinéa 2, excède donc les compétences régionales ».*

Au point 6 de l'avis, on peut encore lire :

*« De même, le financement de la SNCB appartenant à la seule autorité fédérale, l'accord de coopération ne peut, comme il le fait en son article 14, habiliter les régions à assurer le « préfinancement » de cette société, en ce qu'il vise des travaux ou des investissements relevant du transport par rail ».*

On peut lire, toujours au point 6 :

*« L'accord de coopération ne peut davantage comme il le fait en son article 15, autoriser les régions à participer au financement de « travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires ».*

Au point 7, on peut lire également :

*« les mécanismes de « préfinancement » et de « cofinancement » régionaux prévus par les articles 14 et 15 ne seraient admissibles que s'ils portaient, parmi l'ensemble des initiatives à prendre dans des matières fédérales et régionales en rapport avec le transport en commun, sur des travaux et des investissements relevant spécifiquement de la compétence régionale, comme par exemple l'aménagement de routes ou de parkings de dissuasion aux abords de gares ou de voies ferrées ou encore le développement du transport urbain ou vicinal en coordination avec le chemin de fer ».*

Tot slot komt De Raad in punt 8 van zijn advies tot de volgende slotsom:

*«het onderzochte samenwerkingsakkoord moet worden herzien, in deze zin dat de bepalingen waarbij de Gewesten instemmen met regelingen die uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale Staat inzake spoorwegvervoer behoren, daaruit worden weggelaten, en de cofinanciering door de Gewesten van die aspecten van de betrokken aangelegenheden die onder hun bevoegdheid vallen, beter wordt afgebakend».*

De heer Grafé besluit dan ook dat aangezien de regering niet heeft voldaan aan de verplichting die ze krachtens het voormelde artikel 3 diende na te komen, te weten het voorontwerp van wet doorzenden naar het Overlegcomité, hij zal voorstellen dat de Kamer van de regering zal eisen dat zij overgaat tot die doorzending, dan wel dat de Kamer zelf werk maakt van die doorzending.

Zo geen gevolg wordt gegeven aan dat verzoek, zal het ter bespreking voorliggende wetsontwerp zeker worden vernietigd door het Arbitragehof, op minstens twee gronden:

– de reden die de verenigde kamers van de Raad van State in hun advies hebben aangehaald, te weten een kennelijke bevoegdheidsoverschrijding;

– de schending van artikel 3, §§ 3 en 4, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State; krachtens artikel 124bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof moet het Hof daartegen optreden. Dat artikel 124bis bepaalt immers het volgende:

*«Voor de toepassing van de artikelen 1 en 26, § 1, worden als regels bedoeld in 1° van deze twee bepalingen, beschouwd het overleg, de betrokkenheid, het geven van inlichtingen, de adviezen, de eensluidende adviezen, de akkoorden, de gemeenschappelijke akkoorden en de voorstellen waarvan sprake is in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, de samenwerkingsakkoorden bedoeld in artikel 92bis van voornoemde wet uitgezonderd, alsook in de bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten of in elke andere wet genomen ter uitvoering van de artikelen 59bis, 59ter, 107quater, 108ter en 115 van de Grondwet».*

De heer Grafé stelt dat men terzake - onder verwijzing naar de tekst van artikel 3 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State - niet kan opwerpen dat de Kamer zelf het ontwerp niet naar het Overlegcomité zou mogen verzenden. Het is immers weliswaar correct dat artikel 3, § 3, van die gecoördineerde wetten voorziet in de doorzending van het «voorontwerp van wet», niet van

Enfin, l'avis conclut au point 8 que :

*« l'accord de coopération examiné doit être revu pour en omettre les dispositions par lesquelles les régions émettent leur accord à des instruments relevant de la seule compétence fédérale en matière de transport ferroviaire et pour mieux limiter leur participation au financement des aspects des matières envisagées qui relèvent de leurs compétences ».*

M. Grafé conclut qu'étant donné que le gouvernement n'a pas satisfait à l'obligation qui lui incombait, en vertu de l'article 3 précité, de renvoyer l'avant-projet de loi au Comité de concertation, il proposera que la Chambre exige du gouvernement qu'il procède à ce renvoi ou qu'elle y procède elle-même.

S'il n'est pas fait droit à cette demande, le projet à l'examen ne pourra qu'être annulé par la Cour d'arbitrage pour deux motifs au moins :

– D'une part, le motif invoqué par les chambres réunies du Conseil d'État dans leur avis, à savoir un excès de compétence manifeste ;

– D'autre part, la violation de l'article 3, §§ 3 et 4 des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui doit être sanctionnée par la Cour d'arbitrage sur la base de l'article 124bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage. Cette disposition prévoit, en effet, que :

*« Pour l'application des articles 1<sup>er</sup> et 26, § 1<sup>er</sup> (qui définissent les compétences de la Cour d'Arbitrage), sont considérées comme règles visées au 1° de ces deux dispositions (règles répartitrices de compétences), la concertation, l'association, la transmission d'informations, les avis, les avis conformes, les accords, les accords communs et les propositions prévus par la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, à l'exception des accords de coopération visés à l'article 92bis de ladite loi, ainsi que par la loi spéciale sur le financement des communautés et régions ou par toute autre loi prise en exécution des articles 59bis, 59ter, 107quater, 108ter et 115 de la Constitution ».*

M. Grafé soutient que l'on ne saurait objecter que la Chambre ne peut elle-même procéder au renvoi du projet au Comité de concertation en excipant de la rédaction de l'article 3 des lois coordonnées sur le Conseil d'État. En effet, il est certes exact que l'article 3, § 3, prévoit le renvoi de l'« avant-projet de loi » et non du « projet de loi » devant le Comité de concertation, ce qui

het «*ontwerp van wet*» naar het Overlegcomité, wat de indruk kan wekken als zou over de doorzending alleen de regering een beslissing kunnen nemen, aangezien bij het parlement nooit voorontwerpen, wel ontwerpen worden ingediend. Volgens de spreker kan men die passus uit de tekst terzake evenwel niet als argument aanvoeren aangezien artikel 3, § 4, van de gecoördineerde wetten dan weer voorziet in de verplichting om «*bij de assemblée waar het voorontwerp of het voorstel ahangig is, de amendementen in te dienen welke het vaststelt en die een einde maken aan deze bevoegdheidsoverschrijding*», wat volkomen zinloos is aangezien in het parlement alleen ontwerpen, nooit voorontwerpen aan bod komen.

Volgens de heer Grafé blijkt uit een gezamenlijke lezing van de §§ 3 en 4 dat de in het geheel van die bepalingen gehanteerde termen «*voorontwerp van wet*» op de *materialiter* aan de Raad van State voorgelegde tekst slaan, en niet op het voorontwerp in de wettelijke betekenis van het woord. Bijgevolg staat niets de Kamer in de weg om, via haar voorzitter, de tekst naar het Overlegcomité door te zenden teneinde dat Comité in staat te stellen binnen een termijn van veertig dagen een advies uit te brengen over «*de vraag of er (...) al dan niet bevoegdheidsoverschrijding is*».

De heer Grafé onderstreept dat een eventuele verwerping van zijn voorstel twee ernstige gevolgen zou sorteren:

– *primo* zou het parlement niet langer de wetten nakomen die het zelf opstelt, waarbij dan de vraag rijst wie zich door soortgelijke wetten dan nog gebonden zou voelen ;

– *secundo* zou het wetsontwerp – op grond van voormelde redenen - ongetwijfeld door het Arbitragehof worden vernietigd.

Op procedureel vlak verklaart de heer Grafé ontsteld te zijn door de wijze waarop het wetsontwerp en het advies van de Raad van State aan de commissie werden voorgelegd. De teksten werden zeer laat rondgedeeld en de commissie werd de volgende dag meteen bijeengeroepen. In die omstandigheden werd enig ernstig debat in commissie onmogelijk.

Wat de grond van de zaak betreft, zij erop gewezen dat het advies dat de Raad van State zopas in verenigde kamers heeft uitgebracht, de stelling van de PSC bevestigt dat het investeringsplan een gewestelijke financiering mogelijk maakt en bijgevolg een sluipende defederalisering van de NMBS doorvoert.

pourrait donner à penser que le renvoi ne peut être décidé que par le gouvernement, le Parlement n'étant jamais saisi d'avant-projets mais de projets. Selon l'intervenant, on ne peut absolument pas tirer argument de cet élément de texte dans la mesure où le § 4 de l'article 3 prévoit quant à lui l'obligation, suite à l'avis du Comité de concertation de « déposer devant l'assemblée saisie de l'avant-projet ou de la proposition, les amendements qu'il détermine et qui font cesser cet excès de compétence », ce qui n'a aucun sens puisque le Parlement ne peut être saisi que de projets et non d'avant-projets.

Pour M. Grafé, il ressort d'une lecture conjointe des §§ 3 et 4 que ce qui est visé dans l'ensemble de ces dispositions par les termes « *avant-projet de loi* », c'est le texte qui a été soumis au Conseil d'État au sens matériel et non l'avant-projet au sens légal. Par conséquent, il n'y a aucune objection à ce que la Chambre, par la voie de son président, renvoie le texte au Comité de concertation afin de permettre à ce dernier de rendre, dans les quarante jours, son avis sur « *la question de savoir s'il y a excès de compétence* ».

M. Grafé souligne qu'au plan institutionnel, le rejet de sa proposition aurait deux conséquences graves :

– d'une part, le Parlement ne respecterait plus les lois qu'il élabore. Qui devrait dans ces circonstances se sentir encore lié par de telles lois ?

– d'autre part, le projet de loi serait certainement annulé par la Cour d'arbitrage pour les motifs évoqués ci-avant.

Sur le plan de la procédure, M. Grafé se déclare outré de la manière dont le projet de loi et l'avis du Conseil d'État ont été soumis à la commission. Les textes ont été distribués très tardivement et la commission a été convoquée immédiatement le lendemain. Dans ces conditions, aucun débat sérieux ne pouvait avoir lieu en commission.

Sur le plan du fond, l'avis que vient de rendre le Conseil d'État en chambres réunies confirme la thèse du PSC selon laquelle le plan d'investissement, en ce qu'il permet un financement régional, procède à la régionalisation larvée de la SNCB.

De Raad van State wijst immers met name op het principiële parallellisme tussen de materiële en de financiële bevoegdheden. Op grond van dat beginsel is een federale of niet-federale overheid alleen bevoegd om een beleid te financieren als zij beschikt over de bevoegdheid om de aangelegenheid te regelen.

De Raad van State wijst er terecht op dat de gewesten niet over de bevoegdheden beschikken om regelgevend op te treden ten opzichte van de NMBS, die immers onder een exclusief federale bevoegdheid blijft vallen.

Hij concludeert dus dat het ontwerp van instemmingswet strijdig is met de bijzondere wet.

Mocht het parlement dat advies naast zich neerleggen, dan zou het aanzienlijke risico's lopen.

Zo bestaat het gevaar dat met name de rijkste gewesten in de toekomst op hun grondgebied zullen overgaan tot de cofinanciering van een hele reeks federale bevoegdheden. Het laat zich raden tot welke schade zulks op het vlak van de sociale zekerheid zou leiden.

Als een parallellisme geldt tussen de financiële en de materiële aangelegenheden, geldt datzelfde parallellisme tussen de financiële bevoegdheden en de territoriale bevoegdheid. Gelet daarop kan evenzo worden gesteld dat, wanneer dat principe op de helling wordt gezet, zulks de Franse Gemeenschap de mogelijkheid zou bieden om – meer bepaald op het grondgebied van het Vlaamse Gewest - allerlei culturele activiteiten te financieren. Dat komt de PSC niet noodzakelijk slecht uit, maar er mag geredelijk worden aangenomen dat de Vlamingen die voldoening niet zullen delen.

Het tweede gevaar waaraan het parlement zich blootstelt, is dat het Arbitragehof het samenwerkingsakkoord zou vernietigen via beroepen die betrekking hebben op de wet, de decreten en ordonnances houdende instemming. Het slechte wetsontwerp over de structuren zou behouden blijven, terwijl het onderdeel gewestelijke financiering van het investeringsplan zou worden vernietigd en bijgevolg financieel volstrekt onuitvoerbaar zou worden. Dat het Arbitragehof de wet vernietigt, is niet louter denkbeeldig want de CSC heeft al aangekondigd beroep te zullen instellen bij het Arbitragehof mocht de regering voet bij stuk houden.

Institutionele beschouwingen gaan hier hand in hand met functionele punten van zorg die de vakbonden, de treingebruikers en de PSC hebben verwoord. Het is een dringende noodzaak te voorzien in een geloofwaardig tienjarenplan voor de investeringen van de NMBS. Zon-

En effet, le Conseil d'État rappelle notamment le principe de parallélisme entre les compétences matérielles et les compétences financières. En vertu de ce principe, une autorité fédérale ou fédérée n'est compétente pour financer une politique que si elle dispose de la compétence de régler la matière.

Or, le Conseil d'État relève, à juste titre, que les régions ne disposent pas de compétences pour régler la SNCB qui reste de compétence purement fédérale.

Il conclut donc à la contrariété du projet de loi d'assentiment par rapport à la loi spéciale.

Si le Parlement devait passer outre à cet avis, il s'exposerait à deux graves dangers.

D'une part, celui de voir demain les régions – et prioritairement les régions les plus riches – cofinancer sur leur territoire toute une série de compétences fédérales. On imagine aisément les dégâts que cela pourrait causer dans le domaine de la sécurité sociale.

De même, étant donné que ce qui vaut pour le parallélisme des compétences financières et matérielles vaut pour le parallélisme entre les compétences financières et la compétence territoriale, la mise en cause de ce principe permettrait à la Communauté française de financer toutes sortes d'activités culturelles notamment sur le territoire de la région flamande. Ce ne serait pas nécessairement pour déplaire au PSC, mais il y a tout lieu de penser que cette satisfaction ne sera pas partagée par les Flamands.

Le second danger auquel s'exposerait le Parlement serait de voir l'accord de coopération annulé par la Cour d'arbitrage par des recours portant sur les loi, décrets et ordonnances d'assentiment. Le mauvais projet de loi sur les structures subsisterait, tandis que le plan d'investissements serait annulé dans son volet financement régional et ne tiendrait dès lors absolument plus la route sur le plan financier. L'annulation de la loi par la Cour d'arbitrage n'a rien d'hypothétique puisque la CSC a déjà annoncé son intention d'introduire un recours auprès de la Cour d'arbitrage si le gouvernement continuait de s'obstiner.

Les considérations institutionnelles rejoignent ici les préoccupations fonctionnelles exprimées par les syndicats par les usagers et par le PSC. Il est urgent et impératif de prévoir un plan décennal crédible pour les investissements de la SNCB. Sans moyens supplémentaires

der aanzienlijke bijkomende middelen zal de NMBS niet kunnen ingaan op de wensen van de gebruikers en zal ze onvermijdelijk marktaandeelen kwijtspelen ten voordele van het wegvervoer, met alle gevolgen vandien voor de levenskwaliteit. Het institutionele aspect is belangrijk gelet op de zeer concrete gevolgen die het in de praktijk zal hebben.

De heer Grafé formuleert een drievoudige conclusie:

1. Ten eerste vraagt hij dat het wetsontwerp wordt teruggezonden naar het Overlegcomité, met inachtneming van artikel 3, § 3, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

2. Vervolgens roept hij de Franstaligen van de meerderheid en de PS in het bijzonder op om dit ontwerp niet goed te keuren want het zal door het Arbitragehof worden vernietigd, in tegenstelling tot de politieke tegenhanger ervan, namelijk het wetsontwerp tot hervorming van de structuren van de NMBS.

Als het gehele akkoord betreffende de NMBS niet grondig wordt herzien, zullen de belangen van de Franstaligen onvermijdelijk worden geschaad. Ook indien het wetsontwerp betreffende de infrastructuur zou worden goedgekeurd net als dit ontwerp betreffende het samenwerkingsakkoord, maar dat laatste door het Arbitragehof wordt vernietigd, zullen de Franstaligen worden benadeeld. Worden de beide ontwerpen goedgekeurd, maar wordt het ontwerp betreffende het samenwerkingsakkoord niet vernietigd, dan wordt de deur wijdopen gezet voor de regionalisering van de sociale zekerheid.

3. Tot slot, en over dat laatste punt, kan de heer Grafé zich niet van de indruk ontdoen dat de Franstalige commissieleden zich geen rekenschap geven van de gevolgen van het project van de regering. De rijkste regio's zullen namelijk geleidelijk de sociale-zekerheidsuitkeringen aan hun inwoners kunnen aanvullen en tegelijk pressie uitoefenen op de federale regering om de tegemoetkomingen van de federale sociale zekerheid gaandeweg terug te schroeven. Zo zal die laatste een lege doos worden zonder dat daarvoor zelfs moest worden onderhandeld. De zogenaamde zorgverzekering is daartoe al een eerste aanzet. En dat is ook wat wordt nagestreefd door de volstrekt onrealistische beperking van de begroting voor gezondheidszorg waartoe de regering heeft besloten.

De spreker meent dat de zaken nu een ernstige wending nemen en dat de Franstaligen van de meerderheid, als ze blijven weigeren de realiteit onder ogen te zien, als ze alleen maar op de korte termijn blijven redeneren,

importants, la SNCB ne pourra satisfaire les usagers et perdra inéluctablement des parts de marché au profit du transport par route avec toutes les conséquences que cela aura sur la qualité de vie. L'aspect institutionnel est important en raison des conséquences très concrètes qu'il aura sur le terrain.

M. Grafé formule une triple conclusion :

1. D'abord, il demande que le projet de loi soit renvoyé au Comité de concertation dans le respect de l'article 3, § 3, des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

2. Il appelle ensuite les francophones de la majorité et du PS en particulier à ne pas voter le présent projet car il sera annulé par la Cour d'arbitrage, à la différence de sa contrepartie politique que constitue le projet de loi portant réforme des structures de la SNCB.

Si l'ensemble de l'accord relatif à la SNCB n'est pas fondamentalement revu, les francophones seront nécessairement lésés. Si le projet de loi relatif aux infrastructures ainsi que le présent projet relatif à l'accord de coopération est adopté mais que ce dernier est annulé par la Cour d'arbitrage, les francophones seront lésés. Si les deux projets sont adoptés mais que le projet relatif à l'accord de coopération n'est pas annulé, la porte sera ouverte à la régionalisation de la sécurité sociale.

3. Enfin, sur ce dernier point, M. Grafé ne peut imaginer que les membres francophones de la commission réalisent les conséquences du projet du gouvernement. En effet, les régions les plus riches pourront progressivement compléter les prestations de sécurité sociale au profit de leurs ressortissants et en même temps faire pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il diminue progressivement les interventions de la sécurité sociale fédérale. Ainsi, cette dernière sera vidée de son contenu sans même qu'une négociation ait été rendue nécessaire. C'est l'objectif de l'assurance dépendance. C'est également l'objectif de la limitation irréaliste du budget des soins de santé qui a été décidée par le gouvernement.

L'intervenant pense que l'heure est grave et que si les francophones de la majorité persistent à refuser de voir la réalité en face, s'ils continuent de tout calculer à court terme, ils se préparent et préparent à tous nos conci-

zichzelf en al onze Waalse en Brusselse medeburgers een weinig zonnige toekomst bereiden.

De minister antwoordt dat artikel 1 van het ter goedkeuring voorliggende samenwerkingsakkoord het federale karakter van zowel de N.M.B.S. als van het investeringsplan bevestigt.

Daarnaast stelt punt 8 van het advies van de Raad van State (nr. 32.371/VR) dat het doel van de cofinanciering bepaalt welke overheid ervoor bevoegd is.

Daarenboven is de Regering de mening toegedaan dat er geen bevoegdheidsprobleem aan de orde is. In het tegengestelde geval zou zij immers onmiddellijk de in het artikel 32 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen voorziene overlegprocedure opgestart hebben.

Zij heeft dus geen enkele reden om het eventuele oordeel van het Arbitragehof te vrezen.

\*  
\* \*

*De heer Raymond Langendries (PSC)* meent dat de minister zich van overlegprocedure vergist.

Uit het advies van de Raad van State blijkt duidelijk dat het voorliggend samenwerkingsakkoord de bevoegdheidsverdeling tussen de onderscheiden overheden niet respecteert.

Artikel 3, § 3, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State bepaalt dat «indien, volgens het advies van de afdeling wetgeving, een wetsontwerp (..) de bevoegdheid te buiten gaat van de Staat, de Gemeenschap of het Gewest, al naar het geval, (..) het wetsontwerp (..) doorgezonden <wordt> naar het Overlegcomité bedoeld in artikel 31 van de gewone wet tot hervorming der instellingen van 9 augustus 1980».

Dit betekent dat de Regering geen ruimte voor interpretatie had: zij had het betrokken Overlegcomité moeten vatten van zodra de Raad van State haar het betrokken voorontwerp terugbezorgde.

De spreker drukt de hoop uit dat deze misstap niet moedwillig werd begaan. Alhoewel deze niet politiek gesanctioneerd kan worden, kan het Arbitragehof dit feit wel als grond voor de vernietiging inroepen.

\*  
\* \*

toyens de Wallonie et de Bruxelles des lendemains qui ne chantent pas.

*La ministre* répond que l'article 1<sup>er</sup> de l'accord de coopération soumis pour approbation confirme tant le caractère fédéral de la SNCB que celui du plan d'investissement.

Le point 8 de l'avis du Conseil d'État (n° 32.371/VR) précise par ailleurs que c'est l'objectif poursuivi par le cofinancement qui détermine l'autorité compétente en la matière.

Le gouvernement estime en outre qu'aucun problème de compétences ne se pose. Dans le cas contraire, il aurait en effet immédiatement engagé la procédure de concertation prévue à l'article 32 de la loi ordinaire du 9 août 1980 de réformes institutionnelles.

Il n'a, dès lors, aucune raison de craindre l'arrêt éventuel de la Cour d'arbitrage.

\*  
\* \*

*M. Raymond Langendries (PSC)* estime que la ministre se trompe de procédure de concertation.

Il ressort clairement de l'avis du Conseil d'État que l'accord de coopération à l'examen ne respecte pas la répartition des compétences entre les différentes autorités.

L'article 3, §3, des lois coordonnées sur le Conseil d'État prévoit que « lorsque, selon l'avis de la section de législation, un avant-projet (...) de loi, (...) excède, selon le cas, la compétence de l'État, de la Communauté ou de la Région, cet avant-projet (...) <est renvoyé> au Comité de concertation visé à l'article 31 de la loi ordinaire de réformes institutionnelles du 9 août 1980 ».

Cela signifie que le gouvernement ne disposait pas de marge

d'interprétation: il aurait dû saisir ledit Comité de concertation dès que le Conseil d'État lui a renvoyé l'avant-projet en question.

L'intervenant émet l'espoir que ce faux pas n'a pas été commis délibérément. Bien que celui-ci ne puisse être sanctionné politiquement, la Cour d'arbitrage pourrait cependant invoquer ce fait comme motif d'annulation.

\*  
\* \*

De minister stelt dat deze redenering niet opgaat omdat er geen belangenconflict is. Het betreft inderdaad een geval van «gezamenlijke uitoefening van eigen bevoegdheden» zoals omschreven in punt 7 van het advies van de Raad van State.

\*  
\* \*

*De heer Jos Ansoms (CD&V)* schaaft zich volmondig achter de prejudiciële vragen van de vorige sprekers. Het advies van de Raad van State is inderdaad vernietigend. Hij verkiest echter het nieuwe advies van de Raad over het ingediende en doorverwezen amendement af te wachten, vooraleer zich over dit aspect van het dossier uit te spreken.

Qua vorm vertoont onderhavig wetsontwerp alle kenmerken van de stuntelige manier waarop deze Regering beslissingen neemt.

Met de gekende voortvarendheid dacht men inderdaad de volledige problematiek in een handomdraai te kunnen veranderen en te vernieuwen. De realiteit toont echter aan dat men daar nog mijlenver van verwijderd is.

Torenhoge beloftes werd niet nagekomen. De op (zeer) lange termijn beloofde bijkomende middelen bleken een lege doos te zijn. Uit de 480 miljard BEF meerontvangsten kreeg de N.M.B.S. slechts 3,7 miljard BEF extra-middelen. Nu de economische hausse voorbij is, is de kans helemaal verkeken dat daar verandering in komt.

De chronologie van het dossier legt de besluiteloosheid bloot. De federale beleidsverklaring van oktober 2000 liet uitschijnen dat de verschillende actoren een akkoord hadden bereikt betreffende de N.M.B.S.-hervorming. Toen dit niet het geval bleek te zijn, was de eerste minister genoodzaakt het dossier zelf in handen te nemen. Het akkoord werd slechts bereikt na het ongeval te Pécrot. Het werd echter al snel aan het investeringsplan gekoppeld waardoor het volledig onoverzichtelijk werd.

Qua inhoud is het voor de spreker duidelijk dat de Regering met een belangrijk probleem geconfronteerd wordt.

De Parti Socialiste is slechts met de hervorming akkoord gegaan op voorwaarde dat het investeringsplan eraan gekoppeld werd.

*La ministre* précise que ce raisonnement est dénué de pertinence, étant donné qu'il n'y a pas de conflit d'intérêts. Il s'agit en effet d'un cas d'«exercice conjoint de compétences propres», ainsi qu'il est précisé au point 7 de l'avis du Conseil d'État.

\*  
\* \*

*M. Jos Ansoms (CD&V)* souscrit sans réserve aux questions préjudicielles posées par les intervenants précédents. L'avis du Conseil d'État est effectivement accablant. Il préfère cependant attendre le nouvel avis du Conseil d'État, qui a été demandé sur l'amendement, avant de se prononcer sur cet aspect de la question.

Pour ce qui est de la forme, le projet de loi à l'examen est caractéristique de la maladresse avec laquelle ce gouvernement prend des décisions.

Emporté par son «entrain» habituel, il imaginait en effet changer et renouveler toute la problématique en un tournemain. La réalité montre toutefois que l'on est encore très loin du compte.

D'immenses promesses n'ont pas été tenues. Il s'est avéré que les moyens supplémentaires promis à (très) long terme étaient une coquille vide. Sur les 480 milliards de francs de recettes supplémentaires, la SNCB n'a obtenu que 3,7 milliards de moyens supplémentaires. À présent que la relance économique est terminée, il n'y a plus aucune chance que cela change.

La chronologie du dossier est révélatrice de l'indécision du gouvernement. La déclaration de politique fédérale d'octobre 2000 donnait à croire que les différents acteurs étaient parvenus à un accord sur la réforme de la SNCB. Lorsqu'il s'est avéré que ce n'était pas le cas, le premier ministre s'est vu dans l'obligation de prendre lui-même le dossier en mains. Ce n'est qu'après l'accident de Pécrot que l'on est parvenu à un accord. Celui-ci a cependant très vite été lié au plan d'investissements, ce qui l'a plongé dans un épais brouillard.

En ce qui concerne le contenu, il est clair pour l'intervenant que le gouvernement est confronté à un problème important.

Le Parti socialiste n'a marqué son accord sur la réforme qu'à condition que le plan d'investissements soit couplé à celle-ci.



Daarentegen roept het Vlaams Parlement in een resolutie de Vlaamse Regering op het investeringsplan slechts onder strikte voorwaarden en voor zeer beperkte duur te onderschrijven. Het is duidelijk dat het Vlaams Parlement nooit het investeringsplan, zoals het nu voorligt, zal aanvaarden.

*De heer Ansoms* merkt op dat de vakbonden zeer goed beseffen dat de NMBS op een financieel debâcle afstevent en daarom voeren zij dan ook acties : om de toekomst van de maatschappij veilig te stellen.

Indien bovendien zoals verwacht de economische groei in 2002 terugvalt komt de NMBS in een Sabenasenario terecht.

Spreker besluit dat zijn fractie dit samenwerkingsakkoord nooit zal goedkeuren. De ambitieuze doelstellingen van de Regering, zoals «50 % meer reizigers in 2010», zullen niet worden gehaald. In tegenstelling tot de vorige regeringen werden tot nu toe ondanks de hoogconjunctuur, geen ernstige investeringen gedaan.

Het samenwerkingsakkoord kan niet worden goedgekeurd om 3 redenen :

1. er worden te weinig financiële middelen uitgetrokken voor de NMBS;
2. dit samenwerkingsakkoord benadeelt Vlaanderen tot in 2012 en zelfs de verwerpelijke verdeelsleutel 60/40 blijft gehandhaafd;
3. dit wetsontwerp zal leiden tot velerlei juridische betwistingen die (de uitvoering van) het investeringsprogramma verder zullen hypothekeren.

\*  
\* \*

*De heer André Smets (PSC)* onderstreept dat de regering de Belgische spoorwegmaatschappij aan drie risico's blootstelt:

- een destabiliseringsrisico;
- een financieel risico;
- een regionaliseringsrisico.

#### *I. Een risico op destabilisering van de NMBS*

1.1. De spreker gaat er niet mee akkoord dat de vakbonden uit de Raad van Bestuur worden geweerd.

De son côté, le parlement flamand appelle, dans une résolution, le gouvernement flamand à ne souscrire au plan d'investissements qu'à des conditions strictes et pour une durée très limitée. Il est clair que le parlement flamand n'acceptera jamais le plan d'investissements sous sa forme actuelle.

*M. Ansoms* fait observer que les organisations syndicales se rendent parfaitement compte que la SNCB va droit à la débâcle financière et que c'est la raison pour laquelle elles mènent des actions pour préserver l'avenir de la société.

Si, en outre, comme prévu, la croissance économique se ralentit en 2002, la SNCB connaîtra un scénario à la Sabena.

L'intervenant conclut que son groupe n'approuvera jamais cet accord de coopération. Les objectifs ambitieux poursuivis par le gouvernement, tels que l'augmentation du nombre de voyageurs de 50% en 2010, ne pourront être atteints. Contrairement aux gouvernements précédents et en dépit de la haute conjoncture, le gouvernement actuel n'a encore procédé à aucun investissement substantiel.

L'accord de coopération ne peut être approuvé, et ce, pour trois raisons :

1. les moyens financiers prévus pour la SNCB sont insuffisants ;
2. cet accord de coopération lèse la Flandre jusqu'en 2012 et prévoit même le maintien de la désastreuse clé de répartition 60/40 ;
3. le projet de loi à l'examen donnera lieu à toutes sortes de contestations juridiques qui continueront d'hypothéquer le plan d'investissement (ou l'exécution de celui-ci).

\*  
\* \*

*M. André Smets (PSC)* souligne que le Gouvernement fait courir trois risques aux chemins de fer belges :

- un risque de déstabilisation de la société.
- un risque financier.
- un risque de régionalisation.

#### *I. Un risque de déstabilisation de la SNCB*

1.1. L'orateur n'approuve pas l'exclusion des syndicats du Conseil d'administration :

De aanwezigheid van de vakbonden in de Raad van Bestuur staat immers in zekere zin garant voor sociale vrede binnen het bedrijf, aangezien de vakbonden aldus mee de beslissingen nemen. De heer E. Schouppe heeft zelf onderstreept dat de aanwezigheid van de vakbonden in de Raad van Bestuur van groot belang is en de doeltreffendheid ten goede komt, want op die manier krijgt hij zicht op de echte moeilijkheden binnen het bedrijf (*La Libre Belgique*, 12 oktober 2001).

De uitsluiting van de vakbonden staat hoegenaamd niet garant voor een betere werking.

1.2. De spreker hekelt het feit dat er allerhande nieuwe comités in het leven worden geroepen – vijf in het totaal: het strategisch comité, het oriënteringscomité, het auditcomité, het directiecomité en het benoemings- en bezoldigingscomité). Een en ander zal ongetwijfeld een negatieve invloed hebben op de coherentie en de doeltreffende werking van het bedrijf.

1.3. Voorts is hij bezorgd over de regionalistische ontsporing van het NMBS-dossier. (In het strategisch comité zal ook plaats zijn voor de gewestelijke vervoersmaatschappijen, waarvan de adviezen bindend zullen zijn.)

1.4. Tot slot vindt hij het jammer dat er omtrent de toekomstige organisatie van de NMBS nog zoveel onzekerheid bestaat.

De tekst van het wetsontwerp dat de structuur van de spoorwegmaatschappij moet hervormen, bevat immers geen nadere preciseringen over:

- de – nochtans in de memorie van toelichting aangekondigde – hergroepering van de 22 interne directies;
- de toekomstige plaats van de goederensector (inzonderheid B Cargo, ABX en IFB) in de nieuwe structuur;
- de échte positie van het oriënteringscomité, waarin de vervoersmaatschappijen nochtans zitting hebben.

## *II. Een financieel risico*

2.1. De regering vraagt dat de NMBS zelf – via alternatieve financiering – 97,5 miljard BEF samenbrengt van de 687,6 miljard BEF die nodig zijn voor de verwezenlijking van het Investeringsplan.

De PSC-fractie deelt de ongerustheid van de vakbonden en van de NMBS-directie over de toekomst van het bedrijf. In het licht van de schuldenlast die de NMBS met zich meedraagt (110 miljard BEF op 31 oktober 2001) zal het bedrijf de komende jaren niet bij machte zijn de té ambitieuze doelstellingen waar te maken die de regering in het Investeringsplan 2001-2012 oplegt.

Parce que la présence des syndicats dans le Conseil d'administration garantit, dans une certaine mesure, la paix sociale dans l'entreprise puisqu'elle les rend coauteurs des décisions prises. E. Schouppe, lui-même, a reconnu l'importance et l'efficacité de la présence des syndicats dans le Conseil d'administration, présence qui leur permet de mesurer les difficultés réelles de la société (LLB, 12.10.2001).

L'exclusion des syndicats n'est en rien une garantie de meilleur fonctionnement.

1.2. Il dénonce la multiplication des Comités en tout genre (cinq Comités au total : Comité stratégique, Comité d'orientation, Comité d'audit, Comité de direction, Comité de rémunération), qui nuira sans aucun doute à la cohérence et à l'efficacité du fonctionnement de l'entreprise.

1.3. Il s'inquiète de la dérive régionaliste du dossier SNCB (la présence des sociétés régionales de transport dans le Comité stratégique dont les avis sont contraignants).

1.4. Il regrette enfin les incertitudes qui planent encore sur l'organisation future de la SNCB.

Le texte du projet de loi portant réforme des structures de la société ne contient en effet aucune précision quant :

- au regroupement, annoncé pourtant dans l'exposé des motifs, des 22 directions internes ;
- à l'avenir du secteur marchandises (plus spécialement des entités B Cargo, ABX et IFB) au sein de la nouvelle structure ;
- à la place réelle du Comité d'orientation au sein duquel figure pourtant les sociétés de transports.

## *II. Un risque sur le plan financier*

2.1. Sur les 687,6 milliards nécessaires à la réalisation du Plan d'investissement, le Gouvernement a prévu près de 97,5 milliards de financements alternatifs divers qu'il a chargé la SNCB de trouver.

*Le groupe PSC* partage l'inquiétude des syndicats et de la direction de la SNCB quant à l'avenir de l'entreprise qui ne sera pas capable, dans les années à venir, d'assumer financièrement les objectifs trop ambitieux que lui aura assigné ce Gouvernement dans le cadre du Plan d'Investissement 2001-2012 eu égard à son niveau d'endettement (qui atteignait déjà 110 milliards au 31 octobre 2000).

Overigens komen alle analyses daaromtrent tot dezelfde bevinding: de vakbonden hebben berekend dat de schuld in 2010 tussen 110 en 360 miljard BEF zal bedragen, de directie van het bedrijf komt op een schuldenlast van 400 tot 617 miljard BEF in 2010, terwijl ook gedelegeerd bestuurder Etienne Schouppe waarschuwt dat de NMBS vanaf 2005-2006 aan het eind van haar krachten zal zijn.

Vast staat in elk geval dat er in 2002 al een – onoverkomelijk – netto te financieren saldo van 9,6 miljard BEF zal zijn!

Voor de heer Smets is het gevaar dus zeer reëel dat de NMBS verplicht zal zijn nóg meer schulden te maken om de alternatieve financiering het hoofd te kunnen bieden – mét het risico op een faillissement.

## 2.2. De diverse, in uitzicht gestelde financieringsmechanismen

De spreker herinnert eraan dat: de regering in de volgende alternatieve financieringsvormen heeft voorzien:

- een cofinanciering voor civieltechnische werken: 25 à 35 miljoen BEF;
- leasing: 25 à 30 miljard BEF
- partnership met de privé-sector: 7 à 12 miljard BEF
- een verkoop van activa: 18 à 22 miljard BEF.

– De realisaties van activa zijn immers meer dan hypothetisch, aangezien de NMBS al niet in staat is daartoe over te gaan in het kader van de verbintenissen die zij voor de financiering van de HST heeft aangegaan.

– Door in de overgang naar leasing te voorzien sterkt de regering de NMBS-directie in het hanteren van een techniek die mevrouw de minister er nochtans toe had gebracht zware beschuldigen aan het adres van die directie te uiten.

– Aangaande het partnership met de privé-sector is nog steeds niet bekend om welke werken, met welke privé-maatschappijen en om welke bedragen het gaat. Bovendien vreest de heer Smets dat het partnership maar een tussenstap is in de geleidelijke opsplitsing in dochterondernemingen en de privatisering van de maatschappij, die er zich toe genoopt zou zien haar meest rendabele activiteiten op te geven.

– Het is ook bijzonder verontrustend ten opzichte van de geplande prefinancierings- en

Aussi, toutes les analyses convergent à cet égard : celle des syndicats qui prévoit un endettement de 110 à 360 milliards en 2010, celle de la Direction de la société qui évalue cet endettement entre 400 et 617 milliards en 2012 et celle de l'Administrateur général de la société, E. Schouppe, qui avertit qu'à partir de 2005-2006, la société sera au bout de ses limites.

Il est acquis que, dès 2002, il y aura déjà solde à financer de 9,6 milliards qui n'est pas assuré !

M. Smets craint donc sérieusement que la SNCB soit obligée d'accroître encore son endettement pour fournir le financement alternatif, au risque de tomber en faillite.

## 2.2. Les différentes techniques de financement prévues

L'orateur rappelle que : Le Gouvernement a prévu les financements alternatifs suivants :

- un cofinancement génie civil : 25 à 35 mias
- du leasing : 25 à 30 mias
- un partenariat avec le privé : 7 à 12 mias
- une vente d'actifs : 18 à 22 mias.

– Les réalisations d'actifs sont en effet plus qu'hypothétiques, la SNCB étant déjà incapable d'y procéder dans le cadre des engagements qu'elle a souscrits vis-à-vis de la Financière TGV.

– En prévoyant le recours au leasing, le Gouvernement conforte la direction de la SNCB par rapport à une technique qui avait cependant conduit Madame la Ministre à émettre de graves accusations à l'égard de la direction de la SNCB à propos de cette méthode.

– Quant au partenariat avec le privé, on ne sait toujours pas pour quels travaux, avec quelles sociétés privées et à concurrence de quels montants. En outre, M. Smets craint que ce partenariat ne soit qu'une étape vers la filialisation et la privatisation progressives de l'entreprise qui se verrait acculée progressivement à abandonner ces activités les plus rentables.

– Il est également fort inquiet par rapport aux techniques de préfinancement et de cofinancement prévues,

cofinancieringstechnieken, die de gewesten in staat zullen stellen financieel bij te dragen om bepaalde spoorinvesteringen op hun grondgebied te versnellen, met het gevaar een spoor «met twee snelheden» tot stand te brengen, vooral ten nadele van Wallonië en Brussel.

Dank zij die technieken zullen de gewesten strategieën op maat kunnen ontwikkelen, zonder rekening te houden met de commerciële belangen van de maatschappij.

Het akkoord van 14 juli bepaalt dat de Vlaamse Gemeenschap tot 8 miljard cofinanciering kan verrichten en het Waalse Gewest tot 4 miljard, en dat die bedragen kunnen worden overschreden als het Overlegcomité oordeelt dat het om infrastructuurwerken gaat van nationaal economisch belang.

Inzake prefinanciering vereist de regel dat de federale Staat /NMBS leent, maar dat de gewesten de interesten aflossen. Het akkoord van 14 juli bepaalt dat de gewesten voor een maximumbedrag van 20 miljard kunnen instaan of 2,5 miljard interestlasten per jaar, wat naar gelang van de grootte van de interestvoeten een prefinanciering tot 40 miljard kan betekenen.

### *III. De dreigende regionalisering van de NMBS*

De spreker merkt op dat de Vlamingen verscheidene overwinningen hebben behaald die een voorbode zijn van de regionalisering van de NMBS. Het gaat met name om:

1. de uitbreiding tot 4 sporen van de Vlaamse delen van de lijnen 161 en 124 (Brussel – Nijvel en Brussel - Ottignies) die zullen worden gefinancierd op Waalse quota, terwijl de werken op Vlaamse grond zullen worden uitgevoerd en zij ten goede zullen komen aan de Vlaamse stations Groenendaal, Hoeilaart, Linkebeek en Sint-Genesius-Rode (besparing van 8,2 miljard voor de Vlamingen).

De spreker hekelt het feit dat zulks een gevaarlijk precedent vormt.

2. bepaalde investeringen van «nationaal belang», die uit de verdeelsleutel 60/40 worden gelicht. Vlaanderen is er immers in geslaagd werkzaamheden ten bedrage van 18,2 miljard BEF uit die verdeelsleutel te lichten (het betreft de aansluitingen met Zaventem, goed voor 10 miljard BEF en de werkzaamheden -op Vlaams grondgebied- om de spoorlijnen Brussel-Nijvel en Brussel-Ottignies op 4 sporen te brengen, goed voor 8,2 miljard BEF); daar tegenover staat dat Wallonië

qui permettront aux Régions d'intervenir financièrement pour accélérer certains investissements ferroviaires sur leur territoire au risque de mettre en place un rail à deux « vitesses », principalement au détriment de la Wallonie et de Bruxelles.

Ces techniques permettront aux Régions de développer des stratégies qui leur conviennent sans prendre en considération les intérêts commerciaux de l'entreprise.

L'accord du 14 juillet prévoit que la Région flamande peut opérer jusqu'à 8 milliards de cofinancement et que la Région wallonne peut opérer à hauteur de 4 milliards et que ces montants peuvent être dépassés si le Comité de concertation juge qu'il s'agit de travaux d'infrastructure servant les intérêts d'économie nationale.

En matière de préfinancement la règle veut que soit l'État fédéral/ SNCB qui emprunte, mais que ce soit les Régions qui s'acquittent des intérêts. L'accord du 14 juillet prévoit que les Régions puissent opérer sur un montant maximal de 20 milliards d'emprunts ou sur 2,5 milliards d'intérêts par an, ce qui pourrait revenir, selon la hauteur des taux, à préfinancer jusqu'à 40 milliards.

### *III. Un risque de régionalisation de la SNCB*

L'orateur fait observer que les flamands ont obtenu plusieurs victoires qui annoncent la régionalisation de la SNCB. Il s'agit notamment :

1. des mises à 4 voies des tronçons flamands des lignes 161 et 124 (Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Ottignies) qui seront financés sur le quota wallon alors que les travaux s'effectueront sur le territoire flamand et qu'ils profiteront aux gares flamandes de Groenendaal, Hoeilaart, Linkebeek et Rhode-Saint-Genèse (économie : 8,2 mias pour les Flamands).

L'orateur dénonce le fait qu'il s'agit là d'un dangereux précédent ;

2. de la sortie d'un certain nombre d'investissements « d'intérêt national » de la clé de répartition 60/40. La Flandre a, en effet, obtenu de sortir de la clé 60/40 les connexions de Zaventem (à concurrence de 10 milliards) et les travaux de mise à 4 voies des lignes Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Ottignies (à concurrence de 8,2 milliards), soit des travaux pour 18,2 mias. En échange, la Wallonie a pu obtenir de sortir les travaux de modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg de la clé 60/40

verkregen heeft werkzaamheden ten bedrage van 6,6 miljard BEF uit voornoemde verdeelsleutel te lichten (het betreft de moderniseringswerkzaamheden op de spoorlijn Brussel-Luxemburg). Het is echter maar de vraag waarvoor dat bedrag van 6,6 miljard BEF zal worden aangewend.

De heer Smets hekelt de wanverhouding tussen de werkzaamheden van « nationaal belang » die aan Vlaamse kant zijn vastgesteld op 18,2 miljard BEF, terwijl daarvoor aan Waalse kant amper 6,6 miljard BEF wordt bepaald;

3. de mogelijkheid voor de gewesten om spoorweginvesteringen te cofinancieren. Zulks zal in de eerste plaats dienen om in Vlaanderen bepaalde werkzaamheden sneller uit te voeren (bijvoorbeeld in verband met de Antwerpse haven), terwijl Brussel en Wallonië over onvoldoende middelen beschikken om op het eigen grondgebied te investeren in een uitbreiding van het spoorweginvestering.

Inzake cofinanciering geldt geen verdeelsleutel 60/40, wat dus impliceert dat het Vlaamse Gewest op het eigen grondgebied kan investeren in spoorwegen; daar tegenover staat het minder welvarende Waalse Gewest, dat het moeilijk krijgt om hetzelfde te doen;

4. de instelling van een Executief Comité van de ministers van Mobiliteit, belast « met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan ». Velen zijn van oordeel dat de gewesten met dit comité een bijkomend recht van controle verkrijgen bij de NMBS, hetgeen aanleiding kan geven om bijkomende druk uit te oefenen, in het nadeel van de maatschappij;

5. tot slot, de vertegenwoordiging van de gewestelijke vervoersmaatschappijen in het strategisch comité van de NMBS; dat comité zou naar verluidt echt zijn stempel drukken op het beheer van de NMBS.

De spreker is van mening dat op een aantal punten van de investeringsprojecten van de NMBS heel wat kritiek kan worden geuit.

In dat verband kunnen drie opmerkingen worden geformuleerd:

1. In het investeringsplan 2001-2002 ontbreekt de planning voor een reeks belangrijke infrastructuurwerken voor de ontwikkeling van Wallonië.

Het gaat met name om:

– een betere spoorverbinding met de Waalse binnenhavens;

et ce pour un montant de 6,6 milliards (on ne sait toutefois pas à quoi sera utilisé ce montant de 6,6 milliards).

M. Smets dénonce le déséquilibre entre les travaux « d'intérêt national » identifiés du côté flamand pour un montant de 18,2 milliards et les travaux « d'intérêt national » identifiés du côté wallon pour seulement 6,6 milliards ;

3. de la possibilité pour les Régions de cofinancer des investissements ferroviaires, ce qui permettra surtout à la Flandre d'accélérer la réalisation de certains travaux (comme par exemple au port d'Anvers), Bruxelles et la Wallonie n'ayant pas les ressources nécessaires pour réaliser les investissements d'extension ferroviaire sur leur territoire.

En effet, comme aucune clé 60/40 ne s'applique au cofinancement, la Région flamande pourra investir dans le rail sur son territoire alors que la Région wallonne moins riche aura du mal à suivre.

4. de la création d'un Comité exécutif de la mobilité chargé de suivre la mise en oeuvre du plan d'investissement. Pour beaucoup, ce comité consacrerait un nouveau droit de regard des Régions sur la SNCB, propice à de nouveaux chantages nuisibles aux intérêts de l'entreprise ;

5. de la représentation des sociétés régionales de transport dans le Comité stratégique de la SNCB dont on nous dit qu'il devrait avoir un poids décisionnel dans la gestion de la SNCB.

L'intervenant estime que des projets d'investissements de la SNCB sont tout à fait critiquables.

Trois remarques sont à formuler à cet égard :

1. Une série de travaux importants d'infrastructure pour le développement de la Wallonie ne sont pas programmés dans le Plan d'investissement 2001-2012.

Il s'agit de :

– l'amélioration de la desserte ferroviaire des Ports wallons ;

– een verbetering van de Waalse aslijn tussen Luik en Namen;

– het Luikse expresnet;

– de verbinding tussen de voor goederenvervoer aangewende HST-lijn met de luchthaven van Bierset;

– de elektrificatie van de lijn voor goederenvervoer te Athus;

– men lijkt af te stappen van de plannen om een aantal kleine lijnen (de heropening van de lijnen Ottignies-Nijvel, Virton-Aarlen en Libramont-Bastenaken) aan te leggen, terwijl de regering voormelde werkzaamheden in het begin van de regeerperiode nog als prioritair aanmerkte.

Enig concreet en verrijkend voorstel om het goederen-transport via het spoor te promoten, ontbreekt. Dat geldt tevens voor het opwaarderen van de plannen om de diverse vervoersmodi tussen het spoor en de Waalse binnenhavens (Luik, Namen, La Louvière) op elkaar af te stemmen, teneinde de - immers gedane ! - belofte in te lossen om vervoer van de weg naar het spoor over te hevelen.

Men stelt evenwel een tegengestelde evolutie vast: een daling met 19% van het goederenvervoer en ontoereikende personele en technische middelen om kwalitatief hoogstaande prestaties te leveren. Men gaat niet in op de wensen van het VBO, terwijl die organisatie daadwerkelijk bij de investeringsbeslissingen betrokken zou moeten worden.

Volgens de spreker is het risico verre van denkbeeldig dat dit investeringsplan het laatste « nationale » plan van die aard is. Wallonië dreigt dus te blijven zitten met immense bouwplaatsen die niet door de federale overheid zullen worden gefinancierd, terwijl Vlaanderen daarentegen – vooraleer de defederalisering van de NMBS te eisen – zal beschikken over een spoornet voor reizigers- en vrachtvervoer, waarvan de uitbouw door de federale Staat zal gefinancierd zijn.

2. De Brusselse enveloppe werd met 5,6 miljard (*in casu* van 62,5 miljard frank naar 56,9 miljard frank) verminderd. Inzonderheid gelet op het feit dat de wegen naar de hoofdstad voortdurend dichtslibben, is dat betreurenswaardig.

3. De regering heeft beslist een sneltreinlijn Ottignies-Rhisnes-Gosselies (met inbegrip van een ruim parkeerterrein in Rhisnes) aan te leggen, waaraan een prijskaartje van 11 miljard frank zal hangen en die de huidige treingebruikers geen enkele tijdwinst zal opleveren. Ter-

– l'amélioration de la dorsale wallonne entre Liège et Namur ;

– du réseau express liégeois ;

– de la connexion du TGV « fret » à l'aéroport de Bierset ;

– les travaux d'électrification de la ligne marchandise d'Athus;

– Les projets de réouverture des petites lignes (projet de réouverture des lignes Ottignies-Nivelles, Virton-Ar-lon et Libramont-Bastogne) semblent abandonnés alors qu'il s'agissait de travaux considérés comme prioritaires par le gouvernement en début de législature.

Il n'y a aucune proposition concrète ambitieuse en faveur du transport par rail de marchandises, ni de projets de valorisation de l'intermodalité entre le rail et les ports intérieurs wallons (Liège, Namur, La Louvière) qui permettrait d'opérer un transfert (pourtant promis) de la route vers le rail.

L'on constate, au contraire, un recul du trafic marchandises de 19 % et une insuffisance des moyens humains et techniques mis à la disposition de la SNCB pour garantir des prestations de qualité. Les souhaits de la FEB sont ignorés alors que celle-ci devrait être véritablement associée aux décisions d'investissement.

Selon l'intervenant, le plan d'investissement risque d'être le dernier plan « national ». La Wallonie risque donc de rester avec de gros chantiers qui ne seront pas financés par l'autorité fédérale, contrairement à la Flandre qui, avant de réclamer la régionalisation de la SNCB, aura un réseau ferroviaire voyageurs et marchandises élaboré sur le compte de l'État fédéral.

2. L'enveloppe bruxelloise a été diminuée de 5,6 milliards (de 62,5 milliards à 56,9 milliards de francs en l'occurrence). Ceci est regrettable eu égard notamment à la congestion persistante des voies d'accès routier vers la Capitale.

3. Le gouvernement a décidé de la création d'une ligne rapide Ottignies-Rhisnes-Gosselies (comprenant également l'instauration d'un vaste parking à Rhisnes), dont le coût représente 11 milliards de francs et qui ne permettra aucun gain de temps pour les utilisateurs ac-

loops zij erop gewezen dat ook de vakbonden de aandacht van de regering op dit dossier hebben gevestigd (mocht het oorspronkelijke NMBS-plan terzake worden uitgevoerd, dan zou de verbinding Daussooux-Sart-Bernard de reizigers wél een aanzienlijke tijdwinst hebben opgeleverd).

Evenzo hebben de gebruikers van de lijn Charleroi-Brussel er geen enkel voordeel bij om via die sneltrein naar Brussel te sporen.

Voor de pendelaars tussen Waver of Louvain-la-Neuve en Brussel, wordt hun dienstregeling er ook geenszins beter op: zij kunnen nog steeds alleen via Ottignies naar de hoofdstad sporen (het oorspronkelijke plan voorzag op de sneltreinlijn in een halte te Louvain-la-Neuve).

De beslissing van de Waalse regering om een station in Rhisnes in plaats van in Daussooux te bouwen, slaat nergens op. Daussooux – die op die manier tot een nieuwe economische en commerciële ontwikkelingspool in Namen had kunnen uitgroeien – is vanaf de E 411-autosnelweg immers vlotter bereikbaar voor de automobilisten en biedt tevens de mogelijkheid om een rechtstreekse aansluiting tot stand te brengen met de toekomstige HST-lijn die, op termijn, naar Luxemburg zal worden doorgetrokken. Alles bij elkaar genomen, gaat het hier om een zinloze investering die de huidige spoorgebruikers geen enkele tijdwinst en de NMBS slechts een uiterst beperkt extra cliënteel zal opleveren.

Vervolgens beklemtoont de spreker de noodzaak om een aantal keuzes te maken en concrete oplossingen uit te werken voor de financiering van de NMBS, waarbij het zaak is na te gaan of een en ander uit een boekhouding en operationeel-budgetair oogpunt wel haalbaar is.

De regering zet de toekomst van de NMBS echter op de helling door de maatschappij te vragen zodanige performante prestaties te leveren die niet in verhouding staan tot de financiële toestand noch tot de schuldenlast van de maatschappij, en tevens door de te voorzien in voorwaarden omtrent de privatisering en de defederalisering ervan. Kortom: de regering stuurt aan op het uiteenspatten van de maatschappij.

In de door de regering aangereikte vage suggesties is het vergeefs zoeken naar enige concrete daad: het te gelde maken van activa, partnerschap met de particuliere sector, leasing, technieken inzake pre- en cofinanciering. Wat de idee versterkt dat de onderneming, gelet op haar schuldenlast, in de toekomst onmogelijk de al te hoog gegrepen doelstellingen zal kunnen halen die de regering haar oplegt.

tuels de chemin de fer. Les syndicats ont au demeurant également attiré l'attention du gouvernement sur ce dossier. En effet, pour les utilisateurs de la ligne Bruxelles-Luxembourg, l'intérêt de changer de train à Ottignies pour rechanger à Rhisnes, ou inversement (selon le sens de circulation), est inexistant (dans le projet initial de la SBCB, la liaison Daussooux-Sart-Bernard leur aurait permis un gain de temps appréciable).

De même, pour les utilisateurs de la ligne Charleroi-Bruxelles, l'avantage de se rendre à Bruxelles en empruntant la ligne rapide est inexistant.

Quant aux navetteurs de Wavre et de Louvain-La-Neuve, il ne bénéficient d'aucune amélioration de leur desserte ferroviaire, étant donné qu'ils doivent toujours se rendre à Ottignies avant de gagner la Capitale (dans le projet initial, la ligne rapide comportait un arrêt à Louvain-La-Neuve).

La décision du gouvernement wallon d'installer une gare à Rhisnes plutôt qu'à Daussooux est une aberration. Daussooux qui aurait pu devenir un nouveau pôle de développement économique et commercial de Namur, est en effet plus accessible aux automobilistes venant de l'autoroute E 411 et offre également une possibilité de connexion directe avec la future ligne à grande vitesse qui devra, à terme, être prolongée en direction de Luxembourg. Il s'agit en définitive d'un investissement inutile qui ne procurera aucun gain de temps aux utilisateurs actuels du chemin de fer et qui n'apportera qu'un très faible volume de clientèle nouvelle à la SNCB.

L'orateur insiste ensuite sur la nécessité d'opérer des choix et de trouver des solutions concrètes pour le financement de la SNCB en veillant à la praticabilité sur le plan comptable des opérations budgétaires.

Or, le gouvernement compromet l'avenir de la SNCB en demandant à la société des performances démesurées par rapport à sa situation financière et à son niveau d'endettement, ainsi qu'en instituant les conditions de sa privatisation et de sa régionalisation, bref de son éclatement.

Aucun acte concret n'est décelable parmi les suggestions floues du gouvernement : réalisation d'actifs, partenariat avec le privé, leasing, techniques de préfinancement, de cofinancement. De quoi renforcer l'idée que l'entreprise ne sera pas capable, à l'avenir, eu égard à son niveau d'endettement, d'assumer les objectifs trop ambitieux qui lui aura assignés le gouvernement.

De spreker erkent evenwel dat de regering de verdienste heeft de werkzaamheden in verband de overlevingswerken in Moresnet te hebben toegewezen.

Tot slot beklemtoont de spreker de noodzaak om de nutteloze werken opnieuw door te lichten. Sommige van die werken moeten op hun bedrijfszekerheid worden getoetst; tevens moet een vergelijking worden gemaakt tussen de respectieve kosten van de geplande werken teneinde met kennis van zaken tot afgewogen keuzes te komen.

De spreker rondt af door te stellen dat een en ander feitelijk fout loopt door de binnen de regering opduikende ideologische tegenstellingen en het daaruit voortvloeiende gebrek aan samenhang. Gevolg: iedere besluitvorming over de NMBS loopt voortdurend vast. De VLD-fractie heeft niets onverlet gelaten om de vakbonden uit te sluiten en zal al het mogelijke doen om zowel tot de defederalisering als tot de gedeeltelijke privatisering van de NMBS te komen. De Ecolo-fractie heeft al te zeer gefocust op de structuur van de onderneming en de PS was het erom te doen de eigen belangen te behartigen. Een unaniem regeringsstandpunt terzake ontbreekt dus volkomen.

\*  
\* \*

*Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID)* stelt vast, dat hoewel de regering reeds meermaals heeft verklaard dat het belang van het personen- en goederenverkeer per spoor moet worden beklemtoond, de beslissingen voorgesteld in het wetsontwerp dat ter bespreking voorligt (alsmede die in het wetsontwerp waarvan het het uitvloeisel is, te weten het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (Doc. nr. 1422/1)) slechts heel weinig oplossingen aanreiken voor de toekomst.

Zij wijst erop dat bovendien geen enkele fractie van de meerderheid over datzelfde ontwerp een discussie op gang durft te brengen omdat het compromis, dat binnen die meerderheid na hevige strijd was bereikt, teniet zou kunnen gaan.

Vervolgens vraagt de spreekster waarom het te bespreken samenwerkingsakkoord zo laat, en bovendien dringend, ter advies aan de Raad van State is voorgelegd (meer bepaald in oktober 2001), hoewel het geen enkele wijziging bevat ten opzichte van de oorspronkelijke versie die in juli 2001 ter bespreking aan het parlement was voorgelegd.

Voorts heerst onduidelijkheid omtrent de wijze waarop het investeringsplan zal worden gefinancierd.

L'intervenant reconnaît toutefois le mérite découlant de l'adjudication des travaux du viaduc de Moresnet.

Il souligne enfin la nécessité de remettre en question les travaux inutiles. Il convient d'opérer la mise au point de la fiabilité de certains d'entre eux ainsi qu'une comparaison entre les coûts respectifs de travaux envisagés afin de procéder à des choix en connaissance de cause.

En conclusion, selon l'intervenant, le mal véritable est l'antagonisme idéologique au sein du gouvernement et le manque de cohésion qui en découle, qui paralyse toute décision pour la SNCB. Entre le groupe VLD qui a tout fait pour exclure les syndicats et qui fera tout pour obtenir à la fois la régionalisation et la privatisation partielle de la SNCB, le groupe ECOLO qui a trop misé sur la structure de l'entreprise et le PS soucieux de veiller à ses intérêts, il n'y a aucune unicité de vues au sein du gouvernement.

\*  
\* \*

*Mme Frieda Brepoels (VU&ID)* constate qu'en dépit des allégations répétées du gouvernement soulignant l'importance du transport ferroviaire des personnes et des marchandises, les dispositifs proposés par le biais du projet de loi à l'examen (ainsi que par le projet de loi, dont il est le corollaire, portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (Doc n°1422/1)) n'offrent que très peu de solutions pour l'avenir.

Elle relève en outre qu'aucun groupe de la majorité n'ose lancer une discussion sur ce même projet sous peine de voir s'écrouler le compromis acquis de haute lutte au sein de cette même majorité.

L'intervenante s'enquiert ensuite des raisons pour lesquelles l'accord de coopération à l'examen a été soumis si tardivement (en l'occurrence en octobre 2001) pour avis, de surcroît urgent, au Conseil d'État, alors qu'il n'a subi aucune modification par rapport à sa mouture initiale, soumise pour discussion au Parlement en juillet 2001.

D'autre part, le flou règne quant à la manière dont le financement du plan d'investissement considéré sera opéré.



Bovendien bevestigt het zeer negatieve advies van de Raad van State over het ontwerp dat ter bespreking voorligt (het is dan ook te begrijpen dat de meerderheid ter zake in zeven haasten tewerk gaat) de opmerkingen die de fractie van de spreekster heeft geformuleerd tijdens de bespreking in het parlement in juli 2001 met betrekking tot het investeringsplan voor de NMBS.

Vervolgens betreurt de spreekster dat het samenwerkingsakkoord geen enkele oplossing biedt inzake de mobiliteit per spoor, ondanks de ambitieuze doelstellingen die de regering zich terzake reeds in maart 2001 had gesteld.

Zij heeft vragen bij de wijze waarop de regering de geraamde stijging van het reizigers- en goederenverkeer met 50 % denkt te verwezenlijken gelet op de gestage teruggang van die vervoermiddelen.

Het samenwerkingsakkoord dat ter bespreking voorligt zal alleen een oplossing bieden voor de mobiliteit indien de gewesten ook de bevoegdheid over het spoorverkeer hebben gekregen zoals de Raad van State kennelijk aangeeft, of indien de 60/40-verdeelsleutel wordt gewijzigd om Vlaanderen de mogelijkheid te geven de nodige investeringen te doen gelet op zijn behoeften.

In zijn huidige lezing maakt het samenwerkingsakkoord tot in 2012 een regionalisering van het spoorverkeer evenwel onmogelijk, zelfs wat eventuele deelaspecten ervan betreft vermits de partijen in artikel 1 het federaal karakter van de NMBS bevestigen.

De spreekster vraagt zich daarom af waarom de Vlaamse regering dit akkoord, dat trouwens op vrijwillige basis was uitgewerkt, heeft goedgekeurd.

Welke voordelen heeft de Vlaamse overheid, gezien haar verplichtingen, van dit akkoord te verwachten? Uit de formulering van de artikelen 8 tot 10 van het voorgestelde akkoord blijkt immers dat de Vlaamse regering als enige, dwingende verbintenissen moet nakomen wat de uitreiking van overheidsvergunningen betreft. De niet-nakoming van die verbintenissen komt tot uiting in de drastisch ingeperkte mogelijkheden tot pre- en cofinanciering.

De federale overheid wil de bevoegdheid over het spoorverkeer immers behouden, maar is niet van plan daarvoor voldoende middelen uit te trekken. Zij verzekert zich dan ook van de cofinanciering door de gewesten, in het bijzonder door het Vlaams Gewest.

Verder herinnert de spreekster er nog aan dat de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen reeds in juli 2001 fundamentele bezwaren had geuit omtrent het beschouwde ontwerp-samenwerkingsakkoord. Bijgevolg rijst de vraag welke houding het Vlaams parlement terzake zal aannemen, en welke zin het heeft dit akkoord nu reeds in het Federaal Parlement te bespreken.

Par ailleurs, l'avis du Conseil d'État, très négatif vis-à-vis du projet à l'examen (on peut dès lors comprendre la précipitation de la majorité en la matière), confirme les remarques formulées par le groupe de l'intervenante, lors de la discussion parlementaire de juillet 2001 relative au plan d'investissement de la SNCB.

L'oratrice déplore ensuite que l'accord de coopération considéré n'apportera aucune solution en termes de mobilité par le rail en dépit des objectifs ambitieux que le gouvernement s'était déjà fixés en la matière en mars 2001.

Elle s'interroge sur la manière dont le gouvernement compte concrétiser l'augmentation escomptée à concurrence de 50 % du transport de personnes et de marchandises par le rail, eu égard à la diminution constante de ces modes de transport.

L'accord de coopération à l'examen n'apportera une solution en termes de mobilité que dans la mesure où le transport ferroviaire est ajouté aux compétences des régions, comme paraît l'indiquer le Conseil d'État, ou que si la clé de répartition 60-40 % est modifiée afin de permettre à la Flandre d'opérer les investissements qui s'imposent eu égard à ses besoins.

Or, l'accord de coopération, tel qu'il est rédigé, rendra impossible jusqu'en 2012 la régionalisation, fût-ce d'aspects partiels, du transport ferroviaire, puisque, dans l'article 1<sup>er</sup>, les parties confirment le caractère fédéral de la SNCB.

L'intervenante s'interroge dès lors sur les raisons de l'approbation par le gouvernement flamand de cet accord en question, établi au demeurant sur une base volontaire.

Quels sont les avantages que l'autorité flamande peut escompter dudit accord, compte tenu des obligations qui pèsent sur elle ? Le libellé des articles 8 à 10 de l'accord proposé démontre en effet l'existence, en fait exclusivement dans le chef du gouvernement flamand, d'engagements contraignants en termes de délivrance de permis. Le non respect de ces engagements se traduit par une réduction drastique des possibilités de pré- et de cofinancement.

En fait, l'autorité fédérale souhaite conserver le transport ferroviaire dans ses attributions mais n'entend pas dégager suffisamment de moyens. Elle s'assure dès lors du cofinancement par les Régions, et en particulier par la Région flamande.

L'intervenante rappelle par ailleurs que le Conseil socio-économique de la région flamande avait déjà formulé en juillet 2001 des objections fondamentales à l'égard du projet d'accord de coopération considéré. On peut dès lors s'interroger sur l'attitude qu'adoptera le Parlement flamand en la matière ainsi que sur le sens de débattre déjà de cet accord au sein du Parlement fédéral.

Meer bepaald in verband met de mobiliteitsproblemen in Limburg wijst de spreekster erop dat het investeringsplan op dat vlak geen oplossing aanreikt tot in 2012 : er komt geen verbinding tussen Hasselt en Maastricht, noch tussen Genk en Maasmechelen, en evenmin tussen Hasselt en Neerpelt (waardoor de aansluiting op de IJzeren Rijn zou kunnen worden gewaarborgd) of tussen Neerpelt en Weert.

*De heer Hugo Philtjens (VLD)* stelt dat de Vlaamse minister-president erop heeft gewezen dat die projecten geleidelijk zouden worden verwezenlijkt. De investeringsfondsen van de Limburge reconversiemaatschappij zullen daar in ruime mate toe bijdragen.

*Mevrouw Frieda Brepoels (VU & ID)* vraagt zich af hoe de Limburge reconversiemaatschappij zou kunnen voorzien in een alternatieve financiering voor een project dat niet in het investeringsplan is opgenomen.

Zij besluit dat, zoals uit het besproken ontwerp eens te meer blijkt, de paarse meerderheid geen enkele positieve oplossing biedt voor het mobiliteitsvraagstuk, hetgeen volgens de spreekster betreurenswaardig is in het licht van de huidige en toekomstige uitdagingen.

\*  
\* \*

*De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok)* stelt vast dat het samenwerkingsakkoord de oprichting van een *Executief Comité van de ministers van Mobiliteit* omvat, het hecht goedkeuring aan het investeringsplan 2001-2012, het legt een aantal machtigingsprocedures en vergunningen vast voor de verschillende betrokken partijen, het regelt de pre- en cofinanciering en het bevat eveneens bepalingen in verband met het gewestelijk expresnet in en rond Brussel.

De spreker heeft een aantal bedenkingen bij de wijze waarop het wetsontwerp tot stand is gekomen en aan de goedkeuring van de Kamer wordt voorgelegd. De Raad van State die verzocht werd binnen een termijn van ten hoogste drie dagen een advies af te leveren, stelt : «... dat het onderzochte samenwerkingsakkoord moet worden herzien, in deze zin dat de bepalingen waarbij de gewesten instemmen met regelingen die uitsluitend tot de bevoegdheid van de federale staat inzake spoorwegvervoer behoren, daaruit worden weggelaten, en de cofinanciering door de gewesten van die aspecten van de betrokken aangelegenheden die onder hun bevoegdheden vallen, beter worden afgebakend.» (doc 50 1463/001, p. 15).

S'attachant plus particulièrement aux problèmes de mobilité dans la province du Limbourg, l'intervenante relève que le plan d'investissement n'apportera aucune solution en la matière jusqu'en 2012 : il n'y aura aucune liaison entre Hasselt et Maastricht, ni entre Genk et Maasmechelen, ni entre Hasselt et Neerpelt (ce qui permettrait d'assurer la liaison vers le Rhin de fer), ni entre Neerpelt et Weert.

*M. Hugo Philtjens (VLD)* indique que le ministre-président du gouvernement flamand a signalé que ces projets seraient progressivement réalisés. Les fonds d'investissement de la *Limburge reconversiemaatschappij* y contribueront de manière substantielle.

*Mme Frieda Brepoels (VU & ID)* s'interroge sur la manière dont la *Limburge reconversiemaatschappij* pourrait procéder à un financement alternatif d'un projet non repris dans le plan d'investissement.

En conclusion, et le projet à l'examen en témoigne une fois de plus, la majorité arc-en ciel n'apporte aucune solution positive en termes de mobilité, ce qui est, selon l'intervenante, déplorable eu égard aux défis existants et à venir.

\*  
\* \*

*M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok)* constate que l'accord de coopération crée un *Comité exécutif des ministres de la mobilité*, approuve le plan d'investissement 2001-2012, prévoit que les différentes parties concernées s'engagent à terminer dans les meilleurs délais un certain nombre de procédures relatives aux autorisations et permis requis, règle le préfinancement et le cofinancement et contient en outre des dispositions concernant le réseau express régional dans et autour de Bruxelles.

L'intervenant souhaite formuler un certain nombre d'observations concernant la façon dont le projet de loi à l'examen a été élaboré et est soumis à l'approbation de la Chambre. Le Conseil d'État, qui a été invité à donner son avis dans un délai ne dépassant pas trois jours, fait observer que : « ... l'accord de coopération examiné doit être revu pour en omettre les dispositions par lesquelles les Régions émettent leur accord à des instruments relevant de la seule compétence fédérale en matière de transport ferroviaire et pour mieux limiter leur participation au financement des aspects des matières envisagées qui relèvent de leurs compétences. » (DOC 50 1463/001, p. 15).

De visie van de fractie van de spreker op het mobiliteitsbeleid is fundamenteel verschillend van die van de traditionele partijen. De spreker kan niet anders dan vaststellen dat de versnippering van de bevoegdheden niet tot een goed mobiliteitsbeleid kan leiden.

Wil men op lange termijn het mobiliteitsdebat op het juiste spoor krijgen, dan moet een kwantitatieve en kwalitatieve uitbouw van het spoorvervoer – zowel van reizigers als van goederen – absoluut meer aandacht krijgen.

Met een NMBS in de huidige vorm, is dit onmogelijk. Gelet op het gebrek aan belangstelling van de NMBS voor Vlaanderen, het belang van het spoor in de oplossing van de mobiliteitscrisis en de specifieke mobiliteitsproblemen in Vlaanderen, eist de fractie van de spreker de splitsing van de NMBS.

De Raad van State is zeer kritisch in zijn oordeel. Het advies stelt dat het, volgens artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wel mogelijk is een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale overheid (NMBS) en de gewesten (stads- en streekvervoer), maar dat dit geen uitwisseling, afstand of teruggave van bevoegdheden tot gevolg mag hebben. De gewesten kunnen bijgevolg niet gemachtigd worden het investeringsplan van de NMBS te wijzigen of goed te keuren. Zij kunnen ook niet gemachtigd worden om de NMBS te prefinancieren of te cofinancieren, zij kunnen enkel activiteiten financieren die onder hun directe bevoegdheid vallen. De financiering van gewestelijke werkzaamheden kan zelfs niet gedeeltelijk door de federale overheid ten laste worden genomen.

Het is duidelijk dat de Vlaamse partijen eens te meer bakzeil zullen moeten halen: de Vlaamse regering en de federale regering, waarin nagenoeg dezelfde partijen zitting hebben, zullen dit samenwerkingsakkoord goedkeuren omdat het niet kan geamendeerd worden. Het Vlaams parlement zal dit ook doen, niettegenstaande het feit dat een resolutie betreffende het investeringsprogramma 2001-2012 werd goedgekeurd.

In deze resolutie wordt ondermeer gesteld dat het investeringsplan onvoldoende rekening houdt met de mobiliteitsplanning binnen het Vlaamse gewest, dat de Vlaamse regering reeds meermaals heeft aangedrongen op een objectieve behoeftenanalyse en een exploitatieplan als onderbouwing voor spoorweginvesteringen, dat er een onevenwicht bestaat tussen de budgettaire middelen en de geplande investeringen en dat er geen controle is op de toepassing van de 60/40-verdeelsleutel in de investeringsplanning.

En ce qui concerne la politique de mobilité, la vision du groupe de l'intervenant diffère fondamentalement de celle des partis traditionnels. L'intervenant ne peut que constater que l'éparpillement des compétences exclut toute politique de mobilité efficace.

Si l'on souhaite aiguiller, à terme, le débat relatif à la mobilité dans la bonne direction, il est impératif d'être plus attentif au développement quantitatif et qualitatif du transport ferroviaire, tant en ce qui concerne les voyageurs qu'en ce qui concerne les marchandises.

Tant que la SNCB gardera sa structure actuelle, ce ne sera pas possible. Compte tenu du manque d'intérêt de la SNCB pour la Flandre, de l'importance du rail dans la résolution de la crise qui sévit en matière de mobilité, et des problèmes de mobilité propres à la Flandre, le groupe de l'intervenant exige la scission de la SNCB.

Le Conseil d'Etat se montre très critique dans son avis. Il y indique que, si l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles autorise la conclusion d'un accord de coopération entre l'autorité fédérale (SNCB) et les Régions (transport en commun urbain et vicinal), celui-ci ne peut entraîner un échange, un abandon ou une restitution de compétence. En conséquence, les Régions ne peuvent être habilitées à modifier ou à approuver le plan d'investissement de la SNCB. Elles ne peuvent pas non plus être habilitées à assurer le préfinancement ou le cofinancement de la SNCB. Elles peuvent uniquement financer les activités qui relèvent de leurs compétences directes. Le financement des travaux régionaux ne peut être pris en charge, même partiellement, par l'autorité fédérale.

Il est clair que les partis flamands devront une fois de plus faire marche arrière : le gouvernement flamand et le gouvernement fédéral, qui s'appuient sur des coalitions pratiquement identiques, approuveront cet accord de coopération, parce qu'il ne peut pas être amendé. Le parlement flamand en fera de même, nonobstant le fait qu'une résolution concernant le programme d'investissement 2001-2002 a été adoptée.

Le texte de cette résolution dit notamment que le plan d'investissement ne tient pas suffisamment compte de la planification de la mobilité dans la région flamande, que le gouvernement a déjà insisté à plusieurs reprises pour que les investissements ferroviaires s'appuient sur une analyse objective des besoins et sur un plan d'exploitation, qu'il existe un déséquilibre entre les moyens budgétaires et les investissements prévus et qu'aucun contrôle de l'application de la clé de répartition 60/40 dans le plan d'investissement n'a été prévu.

Het Vlaams parlement vraagt in zijn resolutie een gunstig advies uit te brengen voor een termijn van slechts twee jaar. Dit advies geldt enkel voor projecten die in die periode worden gepland teneinde de lopende investeringsprogramma's niet in het gedrang te brengen, en op voorwaarde dat effectief werk wordt gemaakt van de herstructurering van de NMBS om zo de mogelijkheid te geven aan de NMBS een strategische planning uit te werken als eerste aanzet tot een objectieve behoefteanalyse.

De aandacht gaat reeds lang niet meer naar het bedrag bestemd voor het investeringsplan dat totaal ontoereikend is om het spoor de impuls te geven die het nodig heeft om in te spelen op het mobiliteitsgebeuren van vandaag en morgen.

De aandacht gaat thans naar de verbinding met Zaventem, die uit de regionale verdeling wordt gelicht, en naar de modernisering van de lijn tussen Namen en Luxemburg. Met het belang van de haven van Antwerpen wordt geen rekening gehouden.

Vlaanderen wordt tot drie maal toe benadeeld. Een eerste keer door het betonneren van de 60/40-verdeling, een tweede keer door de voor Vlaanderen even noodlottige onderverdeling binnen de 60/40-verdeling en een derde keer omdat Vlaanderen mag betalen voor zaken waarop het al veel langer recht heeft.

Het is te betreuren dat dit gebeurt met de medeplichtigheid van de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement dat zichzelf weer buiten spel zet.

\*  
\* \*

*De minister* stelt vast dat tal van vragen betrekking hebben op het investeringsplan zelf en de verschillende keuzes die door elk der gewesten werden gemaakt op het ogenblik dat zij werden geraadpleegd. Andere opmerkingen slaan op de 60/40-verdeelsleutel, die thans het minst slechte systeem vormt om een verdeling van de investeringen te waarborgen over het geheel van het net, in de drie gewesten.

Met het oog op een betere objectivering van de criteria, wordt nu een nationale mobiliteitsstudie op het getouw gezet om het plan te kunnen aanpassen op grond van een behoeftenstudie, halfweg het volgende tienjarenplan.

Wat de kritiek betreft dat de door de regering geplande investeringen minimaal zijn, zeker in het licht van het economisch klimaat dat in vergelijking met de vorige legislatuur nog gunstig te noemen is, wijst *de minister* op de echte behoeften van de NMBS en van de reizigers.

Dans sa résolution, le parlement flamand demande d'émettre un avis favorable pour une période limitée à deux ans. Cet avis porterait uniquement sur les projets prévus pendant cette période, afin de ne pas mettre en péril les programmes d'investissement en cours, et serait soumis à la condition que l'on s'emploie effectivement à restructurer la SNCB pour donner à cette dernière la possibilité d'élaborer un plan stratégique qui serait la première amorce d'une analyse objective des besoins.

Cela fait longtemps que c'est n'est plus le montant destiné au plan d'investissement, qui est totalement insuffisant pour donner aux chemins de fer l'impulsion nécessaire pour s'adapter à la mobilité d'aujourd'hui et de demain, qui retient l'attention.

L'attention se porte actuellement sur la liaison avec Zaventem, soustraite à la répartition régionale, et sur la modernisation du tronçon Namur – Luxembourg. Quant à l'importance du port d'Anvers, il n'en est pas tenu compte.

La Flandre est lésée trois fois. Une première fois parce que l'accord bétonne la clé de répartition 60/40, une deuxième fois parce qu'il prévoit, au sein de la répartition 60/40, une subdivision tout aussi désastreuse pour la Flandre et une troisième fois parce qu'il fait payer par la Flandre certaines choses auxquelles elle a droit depuis longtemps.

Il est regrettable que cela se fasse avec la complicité du gouvernement flamand et du Parlement flamand, qui se met hors jeu une fois de plus.

\*  
\* \*

*La ministre* constate que de nombreuses questions ont trait au plan d'investissements proprement dit et aux diverses options prises par chacune des régions lorsqu'elles ont été consultées. D'autres observations concernent la clé de répartition 60/40, qui constitue actuellement la moins mauvaise solution pour garantir la répartition des investissements sur l'ensemble du réseau dans les trois régions.

En vue d'objectiver davantage les critères, l'on met actuellement en chantier une étude nationale de mobilité, qui doit permettre d'adapter le plan décennal suivant, à mi-parcours, sur la base d'une étude des besoins.

En ce qui concerne la critique selon laquelle les investissements prévus par le gouvernement sont minimes surtout si l'on tient compte du climat économique, que l'on peut encore qualifier de favorable par comparaison avec celui de la législature précédente, *la ministre*

gers. Er is nood aan meer rollend materieel en een nieuwe en gemoderniseerde infrastructuur: hiertoe dienen de geplande investeringen.

Voor de investering werd de dotatie voor de NMBS cumulatief met 1 miljard frank verhoogd.

Daarom is het belangrijk dat de controle anders en beter wordt georganiseerd. Het gaat niet op dat de bijkomende middelen bestemd voor de investering, zouden kunnen worden aangewend voor andere doelstellingen, of voor doelstellingen waaromtrent geen waarborg bestaat inzake een verwachte return voor de NMBS.

De huidige regering heeft een belangrijke inspanning gedaan om te beantwoorden aan de verwachtingen van de reizigers en aan de behoefte inzake mobiliteit. Men mag evenwel niet vergeten dat investeringen in het spoor tijd vergen.

De inhoud van het samenwerkingsakkoord, dat ter goedkeuring wordt voorgelegd, wordt niet meer ter discussie gesteld. Het moet overigens eveneens door de drie gewestparlementen worden goedgekeurd.

Het investeringsplan gaat gepaard met waarborgen inzake monitoring van het plan, om te garanderen dat én het *strategisch comité* én het *Executief comité van de ministers van mobiliteit*, stap voor stap, de uitvoering ervan kunnen opvolgen. Het betreft een beleidskeuze op federaal niveau, die weliswaar ook de raadpleging van de gewesten omvat.

De NMBS is en blijft evenwel federaal maar dit verhindert niet dat er co- of prefinancieringsmogelijkheden bestaan. Er bestaan bijgevolg waarborgen gericht op overleg (zoals bijvoorbeeld de vertegenwoordiging van de gewestelijke vervoermaatschappijen in het oriëntatiecomité), maar verder gaat dit niet, en zeker niet in de richting van een verdere regionalisering, die niet aan de orde is.

Wat de schulden betreft, is het zo dat er een historische schuld bestaat, die de federale staat destijds niet heeft overgenomen, een keuze die andere Europese landen wel hebben gedaan.

De schuld blijft evenwel zorgwekkend. Essentieel is dat zij op objectieve wijze wordt voorgesteld en dat niet alleen met de uitgaven maar ook met de ontvangsten wordt rekening gehouden en zij helder en transparant worden voorgesteld. De NMBS moet de eigen ontvangsten duidelijk kunnen identificeren en voorstellen.

tre attire l'attention sur les besoins réels de la SNCB et des voyageurs. Il faut davantage de matériel roulant et une infrastructure nouvelle et modernisée, et c'est à la réalisation de ces objectifs que seront affectés les investissements prévus.

En ce qui concerne l'investissement, la dotation allouée à la SNCB a été augmentée cumulativement d'un milliard de francs.

Aussi est-il primordial que le contrôle soit adapté et amélioré. Il serait inacceptable que les moyens supplémentaires destinés à l'investissement puissent être affectés à d'autres fins ou à des fins qui n'offriraient aucune garantie quant au projet que la SNCB pourrait engranger.

Le gouvernement actuel a fourni un effort important afin de répondre aux attentes des voyageurs et aux besoins en matière de mobilité. Il ne faut cependant pas oublier qu'investir dans le rail est une opération à long terme.

Le contenu de l'accord de coopération, qui est soumis à l'approbation de la Chambre, n'est plus remis en question. Cet accord doit par ailleurs également être approuvé par les trois parlements régionaux.

Le plan d'investissement s'accompagne de garanties en ce qui concerne le suivi du plan, afin de s'assurer que tant le comité stratégique que le comité exécutif des ministres de la mobilité puissent en suivre l'exécution, étape par étape. Il s'agit d'un choix politique opéré au niveau fédéral, choix politique qui s'assortit toutefois d'une consultation des régions.

La SNCB est et reste cependant fédérale, mais cela n'empêche pas qu'il existe des possibilités de préfinancement ou de cofinancement. Il existe dès lors des garanties axées sur la concertation (telles que, par exemple, la représentation au sein du comité d'orientation des sociétés régionales de transport), mais cela ne va pas plus loin. Et il n'est absolument pas question d'une nouvelle régionalisation, régionalisation qui n'est pas du tout à l'ordre du jour.

En ce qui concerne les dettes, il est vrai qu'il existe une dette historique, que l'État fédéral n'a pas reprise à l'époque, contrairement à d'autres États européens.

La dette demeure toutefois préoccupante. Il est essentiel qu'elle soit présentée de façon objective, qu'il soit tenu compte non seulement des dépenses, mais aussi des recettes, et que les unes et les autres soient présentées de manière claire et transparente. La SNCB doit pouvoir identifier et présenter clairement ses propres recettes.

De federale overheid stelt immers middelen voor investeringen ter beschikking met het oog op de verhoging van het aantal reizigers, en bijgevolg op de verhoging van de ontvangsten. De NMBS moet in haar strategisch plan duidelijke afspraken vastleggen inzake het eigen aandeel van de maatschappij en elementen als bijvoorbeeld alternatieve financieringsvormen. Zo kan de schuld beter beheerd worden wat van belang is voor de onderneming zelf en voor datgene wat de staat eventueel zal dienen bij te dragen.

Het samenwerkingsakkoord beoogt op reële behoeften een antwoord te bieden. Het zal in de toekomst worden aangepast op grond van een mobiliteitsstudie die zal worden omkaderd en opgevolgd door de maatschappij, de vakbonden, het oriëntatiecomité, de regionale ministers en de federale minister, wat aanzienlijke waarborgen inhoudt.

De ingestelde mechanismen dienen te waarborgen dat elkeen zijn rol speelt in de uitoefening van zijn eigen bevoegdheden.

*De heer Jos Ansoms (CD&V)* wijst erop dat de bewering van de minister dat de analyse van de vakbonden, die gebaseerd is op het verslag van de revisoren, onjuist is, niet volledig met de waarheid overeenstemt.

De minister zegt dat in die analyse alleen de uitgavenzijde wordt beschouwd en dat de schuldopbouw geen rekening houdt met de meerontvangsten als gevolg van de toename, met 50%, van het personen- en het goederenvervoer.

Volgens de spreker is het helemaal niet zeker dat er een stijging zal optreden. Het percentage kan veel lager liggen. Zeker is in elk geval dat inzake treinverkeer en personenvervoer, elke exploitatietoename ook een groter exploitatieverlies betekent. Hoe meer treinen er rijden hoe groter het exploitatietekort.

Het zal nooit zo zijn dat de ontvangsten uit het reizigersvervoer voldoende zullen zijn om de kosten te dekken van het laten rijden van meer treinen of de exploitatie van meer lijnen. De bijdrage van de belastingbetaler zal dan ook groter dienen te zijn omdat het om een intrinsiek verlieslatende economische activiteit gaat.

In die zin klopt het antwoord van de minister op de kritiek van de vakbonden niet.

De schuldopbouw houdt bovendien geen rekening met het jaarlijks, thans reeds aanwezige, exploitatietekort,

Le pouvoir fédéral met en effet à disposition des moyens afin de réaliser des investissements destinés à augmenter le nombre de voyageurs et, partant, les recettes. Dans son plan stratégique, la SNCB doit déterminer clairement quelle sera la quote-part de la société et dans quelle mesure il sera fait appel à des éléments tels que des formes de financement alternatif. La dette pourra ainsi être mieux gérée, ce qui est important pour l'entreprise elle-même et pour l'État, qui devra éventuellement apporter sa contribution.

L'accord de coopération vise à répondre à des besoins réels. À l'avenir, il devra être adapté sur la base d'une étude de la mobilité, dont l'encadrement et le suivi seront confiés à la société, aux syndicats, au comité d'orientation, aux ministres régionaux et au ministre fédéral, ce qui offre des garanties considérables.

Les mécanismes mis en place doivent garantir que chacun joue son rôle dans l'exercice de ses propres compétences.

*M. Jos Ansoms (CD&V)* fait observer que lorsqu'elle déclare que l'analyse des organisations syndicales, fondée sur le rapport des réviseurs, n'est pas correcte, la ministre trahit quelque peu la vérité.

La ministre affirme que cette analyse ne considère que les dépenses et que l'évolution de la dette ne tient pas compte de l'augmentation des recettes qui résultera de l'accroissement de 50% du transport de voyageurs et de marchandises.

L'intervenant estime que rien ne garantit que cet accroissement aura lieu. Le pourcentage pourrait être nettement inférieur aux prévisions. En matière de transport de voyageurs et de marchandises, il est en tout cas certain que toute hausse du niveau d'exploitation entraîne une augmentation des pertes d'exploitation. Plus nombreux sont les trains qui circulent, plus le déficit d'exploitation est important.

Les recettes du transport de voyageurs ne suffiront jamais à couvrir le coût de la mise en circulation d'un plus grand nombre de trains ou de l'exploitation d'un plus grand nombre de lignes. La participation du contribuable devra dès lors être augmentée, parce qu'il s'agit d'une activité économique intrinsèquement déficitaire.

En ce sens, la réponse de la ministre à la critique formulée par les syndicats ne tient pas la route.

En outre, l'estimation de la dette ne tient pas compte du déficit d'exploitation annuel, qui existe déjà à l'heure

dat nog zal toenemen naarmate de exploitatie belangrijker wordt.

De minister zou toch dienen toe te geven dat, indien er niet snel wordt ingegrepen, men op een faillissement van de NMBS afstevent.

*De heer André Smets (PSC)* benadrukt dat de grootste moeilijkheid schuilt in het ontbreken van termijnen die voor de uitvoering van het plan, zouden moeten worden bepaald. Er bestaat verwarring tussen de intenties, de budgettaire ramingen en de uitvoering.

De toegenomen verkeersdrukke, ondermeer als gevolg van het groter aantal vrachtwagens, noopt immers tot grote bezorgdheid. Investerings in personen- én vrachtvervoer zijn dan ook meer dan noodzakelijk. Het *Verbond van Belgische Ondernemingen* en de bedrijfs-wereld dienen in elk geval te worden betrokken bij de problematiek van het vrachtvervoer per spoor.

\*  
\* \*

Tijdens haar vergadering van 30 oktober 2001 bespreekt de commissie amendement nr. 2 van de heer Tant, waarover de Kamervoorzitter de Raad van State om advies had verzocht. (advies van de Raad van State DOC 50 1463/3).

*De heer Jos Ansoms (CD&V)* hoopt dat de termijn tijdens welke de Raad van State amendement nr. 2 heeft onderzocht, de regering de gelegenheid heeft geboden het dossier opnieuw te bekijken.

De spreker herinnert eraan dat de Raad van State een zeer ongunstig advies had uitgebracht over het samenwerkingsakkoord betreffende het meerjarig investeringsplan van de NMBS. Volgens de Raad van State, die zijn advies baseert op een duidelijke en vaste rechtspraak van het Arbitragehof, overschrijdt het doel van het samenwerkingsakkoord de bevoegdheden van de gewesten. De spoorwegen, die een federale bevoegdheid zijn, kunnen niet door de gewestelijke overheden worden gefinancierd. De Vlaamse meerderheidspartijen hadden integendeel volgehouden dat het juridisch mogelijk was het spoor mee door de gewesten te laten financieren. Geconstateerd moet worden dat zulks niet klopt en dat de Vlaamse publieke opinie in het ootje is genomen.

De regering heeft evenwel besloten alle door dat samenwerkingsakkoord opgeworpen juridische bezwaren naast zich neer te leggen. De PS heeft niets onverlet

actuelle et qui continuera d'augmenter avec l'accroissement de l'exploitation.

La ministre devrait tout de même reconnaître qu'à défaut d'une intervention rapide, la SNCB va droit à la faillite.

*M. André Smets (PSC)* souligne que la plus grande difficulté réside dans l'absence de délais pour l'exécution du plan. Il y a une confusion entre les intentions, les estimations budgétaires et l'exécution.

L'intensification du trafic routier, due notamment au nombre accru de camions, est effectivement très préoccupante. Il est dès lors plus que nécessaire de consentir des investissements dans le transport des personnes et des marchandises. La *Fédération des entreprises de Belgique* et le secteur économique doivent en tout cas être associés à l'examen de la problématique du transport des marchandises par le rail.

\*  
\* \*

Lors de sa réunion du 30 octobre 2001, la commission examine l'amendement n° 2 de M. Tant, sur lequel l'avis du Conseil d'Etat a été demandé par le Président de la Chambre. (Avis du Conseil d'Etat Doc 50 1463/3)

*M. Jos Ansoms (CD&V)* espère que le délai d'examen de l'amendement n° 2 par le Conseil d'Etat a permis au gouvernement de réexaminer le dossier.

L'intervenant rappelle que le Conseil d'Etat avait remis un avis très négatif sur l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB. Selon le Conseil d'Etat, qui base son avis sur une jurisprudence claire et constante de la Cour d'arbitrage, l'objet de l'accord de coopération dépasse les compétences des régions. Les chemins de fer, compétence fédérale, ne peuvent être financés que par les autorités régionales. Les partis flamands de la majorité avaient prétendu au contraire qu'il était juridiquement possible de faire co-financer le rail par les régions. Il faut constater que ce n'est pas vrai, et que l'opinion publique flamande a été trompée.

Le gouvernement a cependant décidé d'ignorer toutes les objections juridiques soulevées par cet accord de coopération. Le PS a tout fait pour faire approuver le

gelaten om zo spoedig mogelijk een financieringsplan te laten goedkeuren dat nadelig uitvalt voor Vlaanderen. Op die manier neemt de meerderheid aanzienlijke risico's.

Ten eerste moet het samenwerkingsakkoord nog door de Waalse Gewestraad, de Vlaamse Raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Gewestraad worden goedgekeurd. Mocht een van die assemblees haar goedkeuring alsnog weigeren, dan zou het geheel als een kaartenhuisje in elkaar vallen. Uit de recente uitlatingen van de heer Stevaert, lid van de Vlaamse regering, kan evenwel worden opgemaakt dat hij de Vlaamse Raad ertoe zal aansporen die goedkeuring niet te verlenen. De spreker wenst nader te vernemen wat de regering van plan is mocht die onderstelling bewaarheid worden.

Vervolgens zij er op gewezen dat niet alleen de Raad van State stelt dat het akkoord onverenigbaar is met de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. De Raad heeft zich in zeer ruime mate laten leiden door de rechtspraak van het Arbitragehof. Het samenwerkingsakkoord vertoont dus een tweede zwak punt. Gesteld dat een derde belanghebbende, zoals een te onteigenen bewoner langs de aan te leggen tweede spoortoegang naar de Antwerpse haven, een spoorlijn die medegefinancierd wordt door het Vlaamse Gewest, een geding inspant bij het Arbitragehof. Hij zou ongetwijfeld over de ganse lijn gelijk krijgen. Wat zou de regering doen mocht het Hof een zo moeizaam bereikt akkoord vernietigen?

*De heer André Smets (PSC)* stelt vast dat geen enkel lid van de meerderheid het woord heeft genomen tijdens de bespreking van het investeringsplan. Dit stilzwijgen wijst op het grote wantrouwen dat er heerst binnen deze meerderheid. Het is het levende bewijs dat er binnen deze meerderheid geen echt akkoord is tot stand gekomen over de toekomst van de Belgische spoorwegen. Hier staan nochtans 687 miljard BEF (waarvan 97 miljard BEF bovendien staan ingeschreven als alternatieve financiering) op het spel.

De spreker is ervan overtuigd dat de minister zich er heel goed van bewust is dat het ter bespreking voorliggende wetsontwerp op juridisch vlak niet coherent is. In plaats van het advies van de Raad van State op te volgen, kiest ze evenwel voor de strategie van de vlucht vooruit. Dit zal haar later duur komen te staan. Het gevaar bestaat dat alles wat nu wordt beslist, later door een vernietigingsberoep bij het arbitragehof ongedaan zal worden gemaakt.

Het advies van de Raad van State over het amendement nr. 2 van de heer Tant (DOC 50 1463/003) ligt volledig in de lijn van het oorspronkelijke advies dat de Raad van State heeft uitgebracht over het wetsontwerp hou-

plus rapidement possible un plan de financement défavorable à la Flandre. Mais ce faisant, la majorité prend des risques considérables.

Premièrement, l'accord de coopération doit encore être approuvé par le Conseil de la Région wallonne, le Conseil flamand et le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Si l'une de ces assemblées venait à refuser son assentiment, l'ensemble de l'édifice s'écroulerait. Or, les récentes déclarations de M. Stevaert, membre du gouvernement flamand, laissent entendre qu'il incitera le Conseil flamand à refuser cet assentiment. L'intervenant souhaiterait avoir des précisions sur les intentions du gouvernement si cette hypothèse devait se réaliser.

Ensuite, il faut encore rappeler que l'incompatibilité de l'accord avec la loi spéciale de réformes institutionnelles n'est pas seulement affirmée par le Conseil d'Etat. Le Conseil s'est très largement appuyé sur la jurisprudence de la Cour d'arbitrage. L'accord de coopération montre donc un second point faible. Si un tiers intéressé, par exemple un riverain à exproprier le long du second accès ferroviaire à aménager vers le port d'Anvers, une ligne cofinancée par la Région flamande, intente une action devant la Cour d'arbitrage, il obtiendra sans aucun doute gain de cause sur toute la ligne. Que ferait le gouvernement si la Cour annulait un accord aussi péniblement obtenu ?

*M. André Smets (PSC)* fait observer qu'aucun membre de la majorité n'a pris la parole au cours de la discussion du plan d'investissements. Ce silence atteste la grande méfiance qui règne au sein de cette majorité. C'est la preuve éclatante que cette majorité n'est pas parvenue à un accord sur l'avenir des chemins de fer belges. L'enjeu représente pourtant un montant de 687 milliards de francs (dont 97 milliards sont en outre prévus à titre de financement alternatif).

L'intervenant est convaincu que le ministre a pleinement conscience du manque de cohérence juridique du projet de loi à l'examen. Plutôt que de suivre l'avis du Conseil d'Etat, elle opte cependant pour la stratégie de la fuite en avant. Cela lui coûtera cher plus tard. Tout ce qui se décide aujourd'hui risque d'être annulé ultérieurement par un recours en annulation introduit devant la Cour d'arbitrage.

L'avis du Conseil d'Etat sur l'amendement n° 2 de M. Tant (DOC 50 1463/003) s'inscrit dans le droit fil de l'avis initial que le Conseil d'Etat a rendu sur le projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération



dende instemming met het samenwerkingsakkoord (DOC 50 1463/001). De Raad van State wijkt geen duimbreed af van haar oorspronkelijke bezwaren tegen de door de regering gevolgde werkwijze.

Niemand heeft belang bij deze gang van de zaken.

De spreker betwist niet dat een modernisering van de NMBS noodzakelijk is, maar met haar aanpak maakt deze regering duidelijk dat ze onvoldoende respect heeft voor voor het spoorwegpersoneel.

De minister stort zich in een bijzonder riskant avontuur, waarvan de reizigers en de bedrijven het gelag zullen betalen, want een vernietiging door het arbitragehof van dit wetsontwerp zal tot gevolg hebben dat de noodzakelijke investeringen opnieuw vertraging zullen oplopen.

Met dit wetsontwerp heeft de regering zich op een dood spoor gemanoeuvreerd. Door de juridische onzekerheid die nu is ontstaan, zal de verwarring nog meer toenemen. Deze regering maakt er stilaan een gewoonte van om wetsontwerpen in te dienen die niets anders dan chaos veroorzaken. Ze heeft blijkbaar nog niets geleerd uit haar ervaringen met de politiehervorming, waar ze ook een juridisch kluwen heeft gecreëerd. Een van de hoofddoelstellingen uit de regeringsverklaring was nochtans om de werking van de staat te vereenvoudigen en de verdeling van de bevoegdheden nauwgezet na te leven. De spreker kan alleen maar vaststellen dat de regering met dit wetsontwerp opnieuw kiest voor de complexiteit en de instabiliteit.

Na het vernietigende advies van de Raad van State over dit ontwerp kan de regering toch niet doen alsof er geen vuiltje aan de lucht is. Zowel de bedrijfsleiders als de pendelaars hadden gehoopt op een grotere transportcapaciteit, maar het enige wat ze mogen verwachten indien de regering de grondwettelijke bezwaren van de Raad van State niet ernstig neemt en een aantal fundamentele wijzigingen aanbrengt, is nog meer chaos op het Belgische spoorwegennet.

De bevoegdheden over het spoor moeten blijven waar ze thuishoren, namelijk op het federale niveau.

*Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID)* vestigt de aandacht erop dat de meerderheid blijkbaar niet wenst in te gaan op de bezwaren in het advies van de Raad van State en koppig blijft vasthouden aan haar eigen gelijk. In haar advies op het amendement nr. 2 bevestigt de Raad van State nochtans haar vorige kritische standpunten.

(DOC 50 1463/001). Le Conseil d'État ne s'écarte pas d'un pouce des objections qu'il avait initialement formulées à l'encontre de la procédure suivie par le gouvernement.

Personne n'a intérêt à ce qu'il en soit ainsi.

L'intervenant ne conteste pas qu'il soit nécessaire de moderniser la SNCB, mais souligne qu'il ressort clairement de la stratégie suivie par le gouvernement que celui-ci ne respecte pas suffisamment pour le personnel des chemins de fer.

La ministre se lance dans une aventure particulièrement risquée, dont les voyageurs et les entreprises seront les victimes, car une annulation du projet de loi à l'examen par la Cour d'arbitrage entraînera de nouveaux retards dans les investissements pourtant indispensables.

En déposant ce projet de loi, le gouvernement s'est mis sur une voie de garage. L'insécurité juridique qu'il a créée ne fera qu'accentuer la confusion. Le gouvernement prend, petit à petit, l'habitude de déposer des projets de loi qui ne font que susciter le chaos. Il semble qu'il n'ait tiré aucune leçon de la réforme des polices, qui se solde également par un imbroglio juridique. L'un des objectifs principaux de la déclaration gouvernementale consistait pourtant à simplifier le fonctionnement de l'État et à observer scrupuleusement la répartition des compétences. Or, l'intervenant ne peut que constater qu'en déposant le projet de loi à l'examen, le gouvernement a à nouveau choisi, la voie de la complexité et de l'instabilité.

Après l'avis accablant rendu par le Conseil d'État au sujet de ce projet, il serait tout de même inouï que le gouvernement fasse comme si de rien n'était. Tant les chefs d'entreprise que les navetteurs avaient espéré que la capacité de transport serait augmentée, mais si le gouvernement ne prend pas au sérieux les objections constitutionnelles formulées par le Conseil d'État et qu'il n'apporte pas quelques modifications fondamentales à son projet, ils ne peuvent espérer qu'une seule chose : un chaos encore plus grand sur le réseau ferroviaire belge.

Les compétences dans le domaine ferroviaire doivent demeurer où elles ont leur place, c'est-à-dire au niveau fédéral.

*Mme Frieda Brepoels (VU&ID)* attire l'attention sur le fait que la majorité ne souhaite manifestement pas examiner les objections formulées dans l'avis du Conseil d'État et s'entête à vouloir avoir raison. Dans son avis sur l'amendement n°2, le Conseil d'État confirme cependant ses critiques antérieures.

Wie de Vlaamse belangen verdedigt, kan trouwens niet anders dan vaststellen dat het gesloten samenwerkingsakkoord bijzonder nadelig is voor Vlaanderen. Het moet op cruciale punten herbekeken worden.

Aangezien het samenwerkingsakkoord betrekking heeft op aangelegenheden die bij wet of decreet moeten worden geregeld, moet het door de betrokken wetten en decreetgevers worden goedgekeurd. Bovendien is het niet uit te sluiten dat het samenwerkingsakkoord ook regelingen bevat waartegen de gewesten bezwaar wensen aan te tekenen. In deze optiek is het dan ook jammer dat de wet- en decreetgevers slechts beschikken over de keuze om het samenwerkingsakkoord goed of af te keuren. Ze kunnen er geen jota meer aan veranderen.

Het Vlaams Parlement zal in elk geval nagaan of het samenwerkingsakkoord niet nadelig is voor de belangen van het Vlaams Gewest. Bovendien moeten er over dit samenwerkingsakkoord ook adviezen worden ingewonnen bij de SERV en de MINA-Raad. Nadat deze adviezen zijn voorgelegd aan de Vlaamse Regering, beschikt de Raad van State ook nog over een termijn van een maand om een advies hierover uit te brengen.

De meerderheid maakt zich dus illusies door een snelle goedkeuring van dit wetsontwerp na te streven. Op Vlaams niveau zal het zeker nog maanden duren vooraleer het samenwerkingsakkoord wordt goedgekeurd door het Vlaams Parlement.

Bovendien komt het samenwerkingsakkoord niet tegemoet aan de recente resolutie en motie van aanbeveling die in het Vlaams Parlement werden aangenomen. Zo wordt er niet geraakt aan de voor Vlaanderen bijzonder nadelige 60/40-verdeelsleutel. De investeringen voor het goederenverkeer worden niet aan deze verdeelsleutel onttrokken. De Gewesten krijgen geen enkele inspraak bij de totstandkoming van de investeringen.

De spreekster hoopt dan ook dat het Vlaams Parlement zijn verantwoordelijkheid zal opnemen en niet in de pas zal lopen van de Vlaamse Regering. Neemt het Vlaams Parlement zijn eigen resolutie ernstig en houdt het rekening met de door de Raad van State geformuleerde bezwaren, dan kan het dit samenwerkingsakkoord onmogelijk goedkeuren.

*Mevrouw Pierrette Cahay-André (PRL FDF MCC)* betreurt de negatieve teneur van dit debat. Sommige sprekers wijken in hun betogen ook af van de kern van zaak. De heer Ansoms heeft uitvoerig de voorgeschiedenis van de NMBS-hervormingen geschetst en de heer Smets hield een apologie voor de spoorwegen, terwijl de bespreking zich eigenlijk zou moeten beperken tot het advies van de Raad van de State. Alle andere kwesties zijn reeds uitvoerig aan bod gekomen.

Celui qui défend les intérêts flamands ne peut d'ailleurs que constater que l'accord de coopération conclu est particulièrement désavantageux pour la Flandre. Il conviendrait d'en reconsidérer certains points cruciaux.

Étant donné qu'il concerne des matières qui doivent être réglées par une loi ou un décret, l'accord de coopération devra être approuvé par les pouvoirs législatifs et décrets concernés. Il n'est en outre pas exclu que l'accord de coopération contienne également des dispositions à l'encontre desquelles les régions souhaitent formuler des objections. Il est dès lors regrettable, dans cette optique, que les pouvoirs législatifs et décrets n'aient d'autre choix que d'approuver ou de rejeter l'accord de coopération. Ils ne pourront plus y changer un iota.

Le parlement flamand vérifiera en tout cas si l'accord de coopération ne préjudicie pas aux intérêts de la région flamande. En outre, il y a lieu aussi de demander les avis du SERV et du Conseil MINA sur cet accord de coopération. Une fois le gouvernement flamand en possession de ces avis, le Conseil d'État dispose encore d'un délai d'un mois pour émettre un avis sur la question.

La majorité se fait donc des illusions en cherchant à obtenir une adoption rapide de ce projet de loi. Au niveau flamand, il faudra attendre sûrement encore plusieurs mois avant que l'accord de coopération soit approuvé par le parlement flamand.

En outre, l'accord de coopération ne répond pas aux préoccupations exprimées dans la résolution et la motion de recommandation adoptées récemment par le parlement flamand. Ainsi, aucune modification n'est apportée à la clé de répartition 60/40, particulièrement défavorable à la Flandre. Les investissements dans le domaine du transport des marchandises ne sont pas soustraits à cette clé de répartition. Les régions ne participent aucunement à la réalisation de ces investissements.

L'intervenante espère par conséquent que le Parlement flamand prendra ses responsabilités et n'emboîtera pas le pas au Gouvernement flamand. S'il prend sa propre résolution au sérieux et tient compte des objections formulées par le Conseil d'État, le Parlement flamand ne peut pas approuver cet accord de coopération.

*Mme Pierrette Cahay-André (PRL FDF MCC)* déplore la teneur négative du débat. Certaines interventions ne constituent en fait que des digressions. C'est ainsi que M. Ansom a retracé en détail les antécédents des réformes de la SNCB et que M. Smets s'est livré à une apologie du chemin de fer, alors que la discussion devrait en fait se limiter à l'examen de l'avis du Conseil d'État. Toutes les autres questions ont déjà été abordées en long et en large.

De spreekster hekelt het negativisme waarvan sommigen hebben blijk gegeven. Dit ontwerp is belangrijk voor de federale staat, de gewesten en de reizigers. Het samenwerkingsakkoord is een evenwichtig akkoord, dat voor alle betrokken partijen positieve punten bevat.

De spreekster doet een oproep om de impasse te doorbreken en dit cruciale ontwerp voor de toekomst van de Belgische spoorwegen niet meer nodeloos te dwarsbomen.

*Antwoorden van mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van mobiliteit en vervoer*

De minister verwijst naar de commissiebespreking van 25 oktober 2001, waarin ze reeds uitvoerig heeft geantwoord op de vragen en opmerkingen van de leden.

Wat betreft het amendement nr. 2, vestigt de minister er de aandacht op dat de Raad van State heeft gesteld dat het amendement overbodig is. Verder merkt de Raad van State op dat er geen verband is tussen het amendement en zijn verantwoording.

Wat betreft de opmerking van de Raad van State dat het samenwerkingsakkoord de bevoegdheden van de gewesten overstijgt en dat het samenwerkingsakkoord dus moet worden herzien, blijft de minister op haar standpunt dat het hier gaat om de gezamenlijke uitoefening van eigen bevoegdheden en dat er dus geen sprake is van overschrijding van bevoegdheden. Het spoorwega-beleid blijft een federale bevoegdheid. De gewestelijke co- en prefinanciering kunnen slechts tot stand komen in het kader van een investeringsplan dat op het federale niveau is goedgekeurd.

#### *Replieken en opmerkingen van de leden*

De heer Jos Ansoms (CD&V) informeert of de ministerraad in de loop van de voorbije week heeft beraadslaagd over het advies dat de Raad van State over dit wetsontwerp heeft geformuleerd. Hij wenst ook te vernemen of dit wetsontwerp werd aangemeld bij de Europese Commissie. In de Europese richtlijn 63/403/EEG, gewijzigd bij richtlijn 73/403/EEG, wordt duidelijk gesteld dat elk wetsontwerp dat betrekking heeft op het spoor moet worden gemeld bij de Europese Commissie en de andere lidstaten. Het ter bespreking voorliggende wetsontwerp dat verregaande consequenties heeft voor NMBS, moet dus zeker voldoen aan deze meldingsplicht.

De spreker heeft de stellige indruk dat de minister zich heeft vastgereden in een juridisch kluwen. De NMBS is de speelbal geworden van een politiek gekonkel binnen de meerderheid. De spoorreizigers en de werknemers van de NMBS zullen de uiteindelijke slachtoffers worden van deze onverantwoorde werkmethode.

L'intervenante fustige le négativisme dont certains ont fait montre. Ce projet est important pour l'État fédéral, les régions et les voyageurs. L'accord de coopération est un accord équilibré, qui comporte des points positifs pour toutes les parties concernées.

L'intervenante appelle à sortir de l'impasse et à ne plus contrecarrer inutilement ce projet crucial pour l'avenir des chemins de fer belges.

*Réponses de Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports*

La ministre renvoie à la discussion qui a eu lieu en commission le 25 octobre 2001, discussion au cours de laquelle elle a répondu en détail aux questions et aux observations des membres.

Pour ce qui est de l'amendement n° 2, la ministre souligne que le Conseil d'État a estimé qu'il était inutile. Le Conseil d'État fait par ailleurs observer qu'il n'y a aucun rapport entre l'amendement et sa justification.

En ce qui concerne l'observation du Conseil d'État selon laquelle l'accord de coopération excède les compétences des régions et doit dès lors être revu, la ministre maintient qu'il s'agit de l'exercice conjoint de compétences propres et qu'il n'y a donc aucun excès de compétences. La politique des chemins de fer demeure une compétence fédérale. Le cofinancement et le préfinancement régionaux ne peuvent intervenir que dans le cadre d'un plan d'investissements approuvé au niveau fédéral.

#### *Répliques et remarques des membres*

M. Jos Ansoms (CD&V) demande si le conseil des ministres a délibéré au cours de la semaine dernière sur l'avis formulé par le Conseil d'État à propos de ce projet de loi. Il souhaite également savoir si ce projet de loi a été notifié à la Commission européenne. La directive européenne 63/403/CEE, modifiée par la directive 73/403/CEE, prévoit clairement que tout projet de loi relatif au chemin de fer doit être notifié à la Commission européenne et aux autres États membres. Le projet de loi à l'examen qui implique d'énormes conséquences pour la SNCB doit donc certainement satisfaire à cette obligation de notification.

L'intervenant a très nettement l'impression que la ministre s'est empêtrée dans un écheveau juridique. La SNCB est devenu l'enjeu d'un magouillage politique au sein de la majorité. Ce sont les usagers des chemins de fer et les employés de la SNCB qui feront finalement les frais de cette méthode de travail irresponsable.

*De minister* antwoordt dat het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (DOC 50 1422/001) dat betrekking had op wijzigingen in de structuur en de werking van de NMBS werd ter informatie werd voorgelegd aan de Europese Commissie.

Het federale investeringsplan hoeft evenwel niet te worden voorgelegd aan de Commissie. In het verleden is ook nooit het geval geweest. De regering vond het evenwel nuttig dat er ook een dialoog tot stand kwam met de gewesten over de investeringen die op hun grondgebied zijn gepland. Het samenwerkingsakkoord is het resultaat van dit overleg. Dit doet evenwel geen afbreuk van de federale bevoegdheden terzake.

*De heer Jos Ansoms (CD&V)* stelt echter in een reactie dat het voorliggend investeringsplan deel uitmaakt van een wetsontwerp en dus wel degelijk conform de geciteerde Europese richtlijnen dient aangemeld te worden. Verder stelt hij vast dat de minister impliciet toegeeft dat de Ministerraad niet beraadslaagd heeft over het oorspronkelijke advies van de Raad van State.

#### IV. — STEMMINGEN

##### Artikel 1

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

##### Art. 2

*Amendement nr 1 van de heren Pieters en Ansoms* (DOC 50 1463/002) werd onontvankelijk verklaard door de Voorzitter van de Kamer.

*Amendement nr.2 van de heer Tant* (DOC 50-1463/002) wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Dit artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

\*  
\* \*

*La ministre* répond que le projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (DOC 50 1422/001), qui concernait des modifications de la structure et du fonctionnement de la SNCB, a été soumis pour information à la Commission européenne.

Le plan fédéral d'investissements ne doit toutefois pas être soumis à la Commission. Cela n'a jamais été le cas non plus précédemment. Le gouvernement a cependant jugé utile qu'un dialogue soit également établi avec les régions concernant les investissements prévus sur leur territoire. L'accord de coopération est le fruit de cette concertation. Celui-ci ne porte toutefois pas préjudice aux compétences fédérales en la matière.

*M. Jos Ansoms (CD&V)* réplique cependant que le plan d'investissement présenté fait partie d'un projet de loi et qu'il doit donc bel et bien être notifié conformément aux directives européennes citées. Il constate en outre que la ministre admet implicitement que le Conseil des ministres n'a pas délibéré sur l'avis initial du Conseil d'État.

#### IV. — VOTES

##### Article 1<sup>er</sup>

Cet article ne fait l'objet d'aucune observation et est adopté par 10 voix contre 5.

##### Art. 2

*L'amendement n° 1 de MM. Pieters et Ansoms* (DOC 50 1463/002) a été déclaré irrecevable par le président de la Chambre.

*L'amendement n° 2 de M. Tant* (DOC 50 1463/002) est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Cet article est adopté sans modification par 10 voix contre 5.

\*  
\* \*

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

\*  
\* \*

Dit verslag wordt eenparig goedgekeurd.

*De rapporteur,*

Jean DEPRETER

*De voorzitter,*

Jacques CHABOT

L'ensemble du projet de loi est adopté par 10 voix contre 5.

\*  
\* \*

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

*Le rapporteur,*

Jean DEPRETER

*Le président,*

Jacques CHABOT