

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 juillet 2023

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

**régionalisant
le transport ferroviaire**

(déposée par M. Tomas Roggeman et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 juli 2023

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

**houdende regionalisering
van het spoorvervoer**

(ingediend door de heer Tomas Roggeman c.s.)

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi spéciale vise à régionaliser le transport ferroviaire en Belgique. Les nombreuses différences qui existent entre les entités fédérées rendent nécessaire une approche différenciée de la politique ferroviaire dans les différentes entités fédérées afin de répondre aux besoins et souhaits des usagers et de promouvoir le transfert modal.

SAMENVATTING

Dit voorstel van bijzondere wet strekt ertoe het spoorvervoer in België te regionaliseren. De vele verschillen tussen de deelstaten tonen aan dat er inzake spoorbeleid een gedifferentieerde aanpak voor de verschillende deelstaten nodig is om tegemoet te komen aan de noden en wensen van de gebruikers en om de modal shift te bevorderen.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

À la suite des réformes de l'État successives, les entités fédérées ont, au cours des dernières décennies, élaboré leur propre politique de mobilité. Ont ainsi déjà été régionalisées, les politiques relatives aux routes et à leurs dépendances, aux voies hydrauliques et à leurs dépendances, au régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges, aux ports et à leurs dépendances, aux défenses côtières, aux digues, aux services de bacs, à l'équipement et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National, et au transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur. Toutes ces compétences sont donc aujourd'hui aux mains des autorités des entités fédérées. Cela a permis la mise en place, dans ces divers domaines, d'une politique taillée à la mesure des entités fédérées et de leurs habitants. Cette évolution est également nécessaire si l'on veut tenir compte des réalités de la mobilité, différentes d'une entité fédérée à l'autre.

Les statistiques montrent ainsi que l'usage du vélo diffère très fort d'une entité fédérée à l'autre. En Flandre, quelque 20 % des travailleurs effectuent les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail à bicyclette¹. La différence avec les autres entités fédérées est considérable. En Wallonie, 2 % seulement des travailleurs se rendent au travail à vélo; dans la Région de Bruxelles-Capitale, c'est le cas pour 5 % des travailleurs.

L'utilisation du vélo n'est pas le seul domaine dans lequel les usages des habitants de la Flandre diffèrent de ceux des habitants de la Wallonie et de la Région de Bruxelles-Capitale. Leurs habitudes sont également différentes en ce qui concerne l'utilisation de la voiture personnelle. Les Wallons effectuent ainsi 20 % de déplacements en voiture en plus que les Flamands². À Bruxelles, les déplacements en voiture sont encore 20 % moins fréquents qu'en Flandre et 40 % moins fréquents qu'en Wallonie.

¹ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Rapport_WWV_2021-2022_FR_corrigendum.pdf

² [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/Rapport%20WWV_2021%20Administration%20f%C3%A9d%C3%A9rale_FR%20with%20cover%20\(1\).pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/Rapport%20WWV_2021%20Administration%20f%C3%A9d%C3%A9rale_FR%20with%20cover%20(1).pdf)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Door verschillende staatshervormingen is in de afgelopen decennia een beleid rond mobiliteit uitgewerkt door de deelstaten. Zo is vandaag het beleid rond de wegen en hun aanhorigheden, de waterwegen en hun aanhorigheden, het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de havens en hun aanhorigheden, de zeewering, de dijken, de veerdiensten, de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal en het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur reeds geregionaliseerd en in handen van de verschillende deelstatelijke overheden. Dit heeft ertoe geleid dat op het vlak van deze verschillende beleidsdomeinen er een beleid is uitgewerkt op maat van de deelstaten en hun inwoners. Dit is ook noodzakelijk wanneer de verschillende realiteiten inzake mobiliteit tussen de deelstaten in acht genomen worden.

Zo blijkt uit cijfers dat het fietsgebruik in de verschillende deelstaten grote verschillen vertoont. In Vlaanderen maakt ongeveer 20 % van de werknemers gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer¹. Dit is een groot verschil met de andere deelstaten. Zo maakt in Wallonië maar 2 % van de werknemers gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat dit over 5 % van de werknemers.

Het gebruik van de fiets is niet het enige waarin inwoners van Vlaanderen, Wallonië en het Brussels-Hoofdstedelijk-Gewest van elkaar verschillen. Ook in het gebruik van de eigen wagen is er eveneens een verschil merkbaar tussen Vlamingen, Brusselaars en Walen. Zo maken Walen ongeveer 20 % meer gebruik van de wagen voor hun verplaatsingen ten opzichte van Vlamingen². In Brussel gaat het om nog eens 20 % minder dan in Vlaanderen en 40 % minder dan in Wallonië.

¹ https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon_werkverkeer

² [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/Rapport%20WWV%202.021%20NL%20-%20administration%20f%C3%A9d%C3%A9rale%20with%20cover%20\(2\).pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/Rapport%20WWV%202.021%20NL%20-%20administration%20f%C3%A9d%C3%A9rale%20with%20cover%20(2).pdf)

Depuis la réforme de l'État de 1988, la politique en matière de transports publics a, elle aussi, été largement régionalisée. Cette régionalisation a donné lieu à la création de plusieurs sociétés régionales de transport. Cela fait déjà plusieurs décennies que le TEC, De Lijn et la STIB transportent des voyageurs d'un point A à un point B.

La politique ferroviaire, exemple par excellence des grandes différences

Si nous voulons une politique de mobilité durable et solide, prête à affronter l'avenir, il faut que nos autorités régionales aient en main les dernières clés pour lui conférer une dimension intégrée. La principale clé qui leur manque est de pouvoir définir leur propre politique ferroviaire. Les chemins de fer ont un rôle déterminant à jouer pour notre mobilité et notre économie. Garantir aux entreprises ferroviaires un avenir sain et performant est donc la meilleure façon d'offrir un service de qualité aux usagers et un emploi sûr aux travailleurs.

Puisque cela fait longtemps que l'autorité fédérale n'est plus propriétaire des autoroutes, des routes secondaires, des voies navigables et des lignes de tram, il est on ne peut plus logique qu'il en aille de même pour les infrastructures ferroviaires. Cela permettra d'établir la connexion finale avec la politique de mobilité régionale, et plus rien ne s'opposera alors à la création de modèles de points-nœuds dignes de ce nom. Actuellement, la politique ferroviaire est souvent la seule à ne pas être adaptée aux besoins régionaux et locaux en matière de mobilité et de modèles de points-nœuds. En outre, il existe aussi de nombreuses différences entre les Régions en matière de transport ferroviaire:

a) l'organisation fédérale des chemins de fer a conduit à l'introduction d'une clé de répartition 60/40 pour la plupart des investissements dans l'infrastructure et l'exploitation ferroviaires. Par rapport au nombre de voyageurs, cette clé de répartition joue en défaveur de la Flandre: un rapport 65/35 correspondrait mieux à l'utilisation réelle du réseau ferroviaire. Cette politique du gaufrier disproportionnée se traduit par la nécessité d'effectuer des investissements excessifs en Wallonie. Cela a donné lieu à la construction de projets de prestige sous la forme de gares extrêmement coûteuses conçues par l'un des architectes les plus chers du monde. Ces gares de Liège, et plus récemment de Namur (pour un montant de 300 millions d'euros), illustrent le gaspillage d'argent inhérent à la compétence fédérale, qui n'apporte aucun bénéfice au voyageur;

Sedert de staatshervorming van 1988 is ook het beleid inzake openbaar vervoer grotendeels geregionaliseerd. Dit heeft geleid tot de oprichting van de verschillende regionale vervoersmaatschappijen. De Lijn, TEC en de MIVB vervoeren ondertussen al een aantal decennia reizigers van punt A naar punt B.

Spoorbeleid als toonbeeld van verschillen

Om ons mobiliteitsbeleid duurzaam en robuust te maken met het oog op de toekomst is het noodzakelijk dat de gewestelijke overheden de laatste sleutels in handen krijgen om een integraal mobiliteitsbeleid uit te werken. De belangrijkste ontbrekende sleutel is de bevoegdheid om te voorzien in een eigen spoorbeleid. Het spoorwezen heeft een belangrijke rol te vervullen voor onze mobiliteit en onze economie. Een gezonde en performante toekomst voor de spoorwegondernemingen is daarom de beste garantie voor een kwalitatieve dienstverlening aan de gebruikers en voor de tewerkstelling van de werknemers.

Aangezien de federale overheid al geruime tijd geen eigenaar meer is van auto-, secundaire of waterwegen noch van tramlijnen, is het niet meer dan logisch dat dat ook voor de spoorinfrastructuur zou gelden. Hierdoor kan de finale link gemaakt worden met het gewestelijke mobiliteitsbeleid. Niets staat dan nog volwaardige knooppuntmodellen in de weg. Vandaag is het spoorbeleid vaak als enige niet afgestemd op de gewestelijke en lokale mobiliteitsnoden en knooppuntmodellen. Daarnaast zijn er eveneens heel wat verschillen tussen de verschillende gewesten als het aankomt op spoorvervoer:

a) de federale organisatie van de spoorwegen heeft ertoe geleid dat men een 60/40 verdeelsleutel ingevoerd heeft voor de meeste investeringen in spoorinfrastructuur en -exploitatie. In verhouding tot het aantal reizigers werkt deze verdeelsleutel in het nadeel van Vlaanderen: een verhouding 65/35 zou meer overeenstemmen met het feitelijke gebruik van het spoornet. Het gevolg van deze scheve wafelijzerpolitiek is de noodzaak aan overmatige investeringen in Wallonië. Dit heeft aanleiding gegeven tot de bouw van prestigeprojecten in de vorm van extreem dure stations ontworpen door een van de duurste architecten ter wereld. Deze stations in Luik, en recenter in Namen (ten belope van 300 miljoen euro) zijn exemplarisch voor de geldverspilling die inherent is aan de federale bevoegdheid, en waar de reiziger niets aan heeft.

b) la différence en termes de nombres de voyageurs. Les gares et points d'embarquement les plus fréquentés se situent principalement en Flandre et dans la Région de Bruxelles-Capitale. Citons par exemple les grandes gares bruxelloises (Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord et Bruxelles-Central), ou encore Anvers-Central, Louvain et Gand-Saint-Pierre. Il convient également de souligner qu'en Région wallonne, de nombreuses gares et points d'arrêt comptabilisent un petit nombre de voyageurs à l'embarquement. Il y a même quelques arrêts qui enregistrent moins de 20 embarquements de voyageurs par jour³. La part de voyageurs qui embarquent en Flandre représente en revanche près de 50 % du total de voyageurs à l'embarquement, contre environ 25 % pour la Région de Bruxelles-Capitale (où de nombreux navetteurs flamands prennent également le train) et 25 % également pour la Région wallonne. Cette différence en termes de chiffres d'embarquement montre clairement qu'appliquer une politique identique pour toutes les gares n'est ni efficace ni souhaitable. L'ancien administrateur délégué d'Infrabel, Luc Lallemand, lui-même francophone, a d'ailleurs déclaré ce qui suit à propos des trains vides qui circulent en Wallonie: "Un train n'est pas fait pour transporter 15 personnes entre deux villages. Je ne connais pas de meilleur exemple de gaspillage des deniers publics.";

c) la différence en termes d'utilisation du réseau. La Flandre compte plus de voyageurs circulant sur le réseau. Cela se voit lorsqu'on examine le nombre de kilomètres de voie par tête. En Flandre, il y a 1847 km de voies (1 km de voies pour 3668 habitants). En Wallonie, il y a 1611 km de voies (1 km de voies pour 2285 habitants). Cette différence se reflète également dans le nombre de personnes transportées par kilomètre de voie ferroviaire, qui est plus élevé en Région flamande que dans le reste du pays. Ainsi, en 2021, la Région flamande a totalisé pas moins de 62 % du nombre total de voyageurs par kilomètre de voie ferroviaire⁴;

d) la différence dans l'utilisation du réseau ferroviaire pour le transport de marchandises. 55 % du total de tonnes-kilomètres qui sont transportées par chemin de fer en Belgique le sont en Région flamande, alors que le réseau ferroviaire y est plus restreint⁵. La Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale se partagent les 45 % restants. Par ailleurs, le transbordement entre bateau et train se concentre en grande partie dans les ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge;

b) het verschil in opstapcijfers. De stations en opstapplaatsen met de hoogste opstapcijfers bevinden zich voornamelijk in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Enkele voorbeelden hiervan zijn de grote Brusselse stations (Brussel-Zuid, Brussel-Noord en Brussel-Centraal), maar ook Antwerpen-Centraal, Leuven en Gent-Sint-Pieters. Daarnaast valt het op dat er in het Waals Gewest heel wat stations en haltes zijn met weinig opstappende reizigers. Er bestaan daar zelfs enkele haltes met minder dan 20 opstappende reizigers per dag³. Het aandeel opstappende reizigers in Vlaanderen is daarentegen dan ook goed voor bijna 50 % van het totale aandeel opstappende reizigers, terwijl het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (waar ook veel Vlaamse pendelaars de trein opstappen) en het Waals Gewest beiden een aandeel van ongeveer 25 % hebben. Dit verschil in opstapcijfers maakt duidelijk dat eenzelfde beleid inzake stations niet werkzaam en niet wenselijk is. Zeker gelet op de uitspraak van voormalig gedelegeerd bestuurder van Infrabel, Luc Lallemand, zelf Franstalige, over de lege treinen in Wallonië, waarover hij stelde: "Een trein is niet gemaakt om vijftien mensen te vervoeren van het ene dorp naar het andere. Persoonlijk ken ik geen beter voorbeeld van verspilling van overheidsgeld.";

c) het verschil in gebruik van het net. In Vlaanderen maken met name meer reizigers gebruik van het netwerk, wanneer we kijken naar het aantal kilometer spoor per capita. In Vlaanderen gaat het over 1847 km spoor (1 km spoor per 3668 inwoners). In Wallonië gaat het over 1611 km spoor (1 km spoor per 2285 inwoners). Dit verschil komt ook naar voren in de trein-personenkilometers. Het aantal personen kilometers met de trein is in het Vlaamse Gewest groter dan in de rest van België. Zo werd in 2021 maar liefst 62 % van het totaal aantal personenkilometers met de trein gereden in het Vlaamse Gewest; ometers met de trein gereden in het Vlaamse Gewest⁴;

d) het verschil in gebruik van het spoornet voor goederenvervoer. Het Vlaamse Gewest is namelijk goed voor 55 % van alle tonkilometer per spoor in België, ook al is het spoornet daar dus kleiner in omvang⁵. De andere 45 % wordt gedeeld door het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De overslag tussen water en spoor is in grote mate geconcentreerd in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge;

³ Source: Chiffres voyageurs montés SNCB 2022

⁴ <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/trein-personenkilometer>

⁵ <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/spoorwegen-tonkilometer>

³ Bron: Opstapcijfers NMBS 2022

⁴ <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/trein-personenkilometer>

⁵ <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/spoorwegen-tonkilometer>

e) la différence en termes de liaisons transfrontalières. Compte tenu de leur situation géographique respective, la Flandre et la Wallonie ont, pour l'essentiel, des liaisons transfrontalières avec des pays voisins différents. En outre, alors que le nombre de liaisons transfrontalières à partir de la Flandre a diminué au fil des ans, le nombre de liaisons transfrontalières à partir de la Wallonie a, lui, augmenté. L'abandon progressif des liaisons transfrontalières entre la Flandre occidentale et le Nord de la France est révélateur de cette évolution;

f) la contestation de la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire de l'UE et de la libéralisation du marché ferroviaire intérieur en Région wallonne. En Flandre, l'ouverture du marché ferroviaire intérieur est mieux acceptée dans les milieux politiques. Les partis qui ne voient pas d'un bon œil la libéralisation européenne obligatoire auraient intérêt à opter pour une régionalisation du transport ferroviaire, étant donné que le règlement européen n° 1370/2007, révisé par le règlement n° 2016/2338, autorise encore, à partir de 2032, des attributions directes de concessions de service public au niveau régional (et plus au niveau national, en principe);

g) la plus grande propension à faire grève en Région wallonne lors de grèves dans les chemins de fer. On observe à chaque fois une grande différence entre les travailleurs néerlandophones et les travailleurs francophones en ce qui concerne la propension à faire grève. Les grévistes wallons représentent systématiquement plus de la moitié du nombre total de grévistes, contre un quart pour les Flamands⁶. Cela se répercute aussi dans l'offre aux voyageurs pendant les jours de grève. La plupart des suppressions de trains ont lieu sur le territoire de la Région wallonne, mais comme les lignes traversent la frontière linguistique, les suppressions ont aussi une incidence pour les voyageurs en Région flamande;

e) het verschil in grensoverschrijdende verbindingen. Vanwege de verschillende geografische ligging hebben Vlaanderen en Wallonië hun grensoverschrijdende verbindingen vooral met andere buurlanden. Hierbij komt het gegeven dat er door de jaren heen grensoverschrijdingen vanuit Vlaanderen zijn afgebouwd, maar de grensoverschrijdingen vanuit Wallonië zijn toegenomen. Kenmerkend voorbeeld betreft de afbouw van de grensoverschrijdende verbindingen tussen West-Vlaanderen en het noorden van Frankrijk;

f) de contestatie van de implementatie van het vierde spoorwegpakket van de EU en de liberalisering van de binnenlandse spoorwegmarkt in het Waalse Gewest. In Vlaanderen wordt de openstelling van de binnenlandse spoorwegmarkt, in beleidsmiddelen, meer aanvaard. Partijen die de verplichte Europese liberalisering niet zien zitten, opteren best voor een regionalisering van het spoorvervoer, aangezien de Europese verordening nr. 1370/2007, herzien bij de verordening 2016/2338, vanaf 2032 nog onderhandse gunningen van concessies van de openbare dienst toelaat op regionale basis (en in beginsel niet meer op nationale basis);

g) de grotere stakingsbereidheid in het Waalse Gewest bij spoorstakingen. Bij spoorstakingen blijkt er keer op keer een sterk verschil te bestaan tussen de stakingsbereidheid van Nederlandstalige werknemers en die van Franstalige werknemers⁶. Keer op keer maken de Waalse stakers méér dan de helft uit van het totale aantal stakers, terwijl de Vlamingen een kwart uitmaken. Dit vertaalt zich eveneens in het aanbod voor de reiziger op stakingsdagen. De meeste afgeschafte treinen situeren zich telkens op het grondgebied van het Waalse Gewest, maar hebben omwille van taalgrensoverschrijdende verbindingen, ook directe impact op de reiziger in het Vlaamse Gewest;

⁶ Question n° 1493 de M. Tomas Roggeman du 7 mars 2023 au vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Questions et Réponses, Chambre, 2022-2023, n° 55 108, p. 210.

⁶ Vraag nr. 1493 van de heer Tomas Roggeman van 7 maart 2023 aan de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, Vragen en Antwoorden, Kamer, 2022-2023, nr. 55 108, p. 210.

h) la combinaison vélo et train. La Flandre et la Wallonie investissent respectivement dans l'aménagement d'autoroutes cyclables et de voies RAVeL, qui assurent notamment une liaison facile et rapide vers et depuis les gares. Toutefois, ces voies cyclables ne sont pas utilisées avec la même intensité dans toutes les entités fédérées. En Flandre, environ 20 % des travailleurs effectuent leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail à vélo⁷. Les chiffres sont très différents dans les autres entités fédérées. En Wallonie, 2 % seulement des travailleurs utilisent le vélo pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Plus encore que la Wallonie, la Flandre a donc tout à gagner à pouvoir disposer de suffisamment de points-nœuds bien aménagés à proximité des gares. Cela suppose aussi de prévoir des infrastructures d'accueil bien équipées, y compris des parkings à vélos sécurisés et confortables.

La régionalisation, seule option possible

Les différences exposées ci-dessus rendent nécessaire une approche différenciée de la politique ferroviaire dans les différentes entités fédérées afin de répondre aux besoins et souhaits des usagers et de promouvoir le transfert modal. Seule une politique de mobilité sur mesure permettra de réaliser un transfert modal et, par une action concertée des autorités locales, des autorités régionales et de la société civile, de tenir compte de la réalité propre à chacune des entités fédérées.

Pour la N-VA, une régionalisation intégrale de la politique ferroviaire est la seule solution durable qui puisse être bénéfique pour le voyageur, le personnel et le transport ferroviaire dans notre pays. La plus-value de la régionalisation du transport ferroviaire est illustrée par les exemples de régionalisation réussie au sein et en dehors de l'Europe. Cette régionalisation de la politique ferroviaire offre la possibilité d'établir une véritable connexion avec les autres sociétés régionales de transport. À terme, une fusion de ces sociétés de transport sera même possible, ce qui permettra de proposer une offre de mobilité intégrée. En cas de régionalisation de la politique ferroviaire, ces possibilités d'intégration et d'harmonisation ne concerneront pas uniquement d'autres sociétés de transport, mais aussi d'autres modes de transport, comme les "autoroutes" cyclables (en Flandre) et le réseau RAVeL (en Wallonie), ainsi que la mobilité partagée (comme les voitures partagées).

Cette régionalisation de la politique ferroviaire nécessite également une scission fonctionnelle de la SNCB et d'Infrabel en différents gestionnaires et exploitants régionaux de l'infrastructure. Il ressort de comparaisons

h) de la combinaison fiets en trein. Zowel Vlaanderen als Wallonië investeren in de aanleg van fietssnelwegen respectievelijk "Ravels", die ook een vlotte verbinding van en naar stations voorzien. Toch worden deze niet in elke deelstaat even intensief gebruikt. In Vlaanderen maakt ongeveer 20 % van de werknemers gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer⁷. Dit is een groot verschil met de andere deelstaten. Zo maakt in Wallonië maar 2 % van de werknemers gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer. Vlaanderen heeft er dus meer baat bij om voldoende en goed uitgeruste knooppunten aan stations te kunnen voorzien. Hierbij hoort de voorwaarde om te voorzien in goed uitgeruste onthaalinfrastructuur. Hierin kaderen ook veilige en comfortabele fietsenstallingen.

Regionalisering als enige keuze

De bovenstaande verschillen tonen aan dat er inzake spoorbeleid een gedifferentieerde aanpak voor de verschillende deelstaten nodig is om tegemoet te komen aan de noden en wensen van de gebruikers en om de *modal shift* te bevorderen. Enkel en alleen door maatwerk kunnen we een *modal shift* bewerkstelligen waar in samenspel tussen lokale overheden, regionale overheden en middenveld een mobiliteitsbeleid op poten wordt gezet dat rekening houdt met de realiteit in elke afzonderlijke deelstaat.

Voor N-VA is een volledige regionalisering van het spoorbeleid de enige duurzame en mogelijke oplossing ten voordele van de reiziger, het personeel en het spoorvervoer in ons land. De meerwaarde van regionalisering van het spoorvervoer blijkt ook uit goede voorbeelden binnen en buiten Europa. De regionalisering van het spoorbeleid biedt de mogelijkheid tot een volwaardige link met de andere gewestelijke vervoersmaatschappijen. Op termijn is er de mogelijkheid tot een fusie van deze vervoersmaatschappijen om op die manier tot een geïntegreerd mobiliteitsaanbod te komen. Deze integratie- en afstemmogelijkheden bieden zich, bij een regionalisering van het spoorbeleid, niet enkel en alleen aan inzake andere vervoersmaatschappijen, maar ook voor andere vervoerswijzen zoals fietssnelwegen (in Vlaanderen) en Ravels (in Wallonië) of gedeeld vervoer (zoals deelwagens).

Dit vraagt dat NMBS en Infrabel ook functioneel opgedeeld worden in gewestelijke infrastructuurbeheerders en exploitanten. Bij internationale benchmarks blijken gedecentraliseerde spoorlanden het overigens structureel

⁷ https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon_werkverkeer

⁷ https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/woon_werkverkeer

internationales que le transport ferroviaire est structurellement plus efficace dans les pays où il est décentralisé. Dans six des sept pays qui, selon l'*European Railway Performance Index* (indice européen de performance ferroviaire), offrent le meilleur service ferroviaire en fonction du coût, la politique ferroviaire a été au moins partiellement régionalisée ou bien les autorités régionales ont un droit de codécision étendu dans la politique ferroviaire. Les pays qui, selon cette étude, offrent un service ferroviaire assez médiocre au regard des dépenses, comme la Belgique, ont tous une politique ferroviaire fortement centralisée. L'argument fallacieux selon lequel une gestion centralisée par une autorité nationale est bénéfique au transport ferroviaire est un cliché typiquement belge qui est démenti quotidiennement dans la plupart des pays européens.

La régionalisation est un facteur déterminant de la bonne performance du transport ferroviaire dans l'État unitaire que sont les Pays-Bas. Dans ce pays, certaines provinces, comme la Frise et la Groningue, attribuent des concessions pour l'organisation du transport ferroviaire.

En Suisse, la régionalisation du transport ferroviaire fait figure de référence pour d'autres pays. Dans ce pays, dont le service ferroviaire est unanimement reconnu comme étant le meilleur d'Europe, l'offre nationale de transport ferroviaire est complétée par une offre régionale gérée par les cantons, qui établissent également les horaires. Le constat vaut aussi pour le Japon, par exemple, où les retards de train se comptent en secondes: plus de cent compagnies ferroviaires y font circuler des trains et les autorités régionales ont leur mot à dire sur la planification et le financement du rail. C'est également le cas en Allemagne, dotée de réseaux régionaux, et au Royaume-Uni, qui opte résolument pour la poursuite du découplage régional des services malgré le renforcement de l'autorité de l'État sur l'exploitation ferroviaire.

Le projet de la N-VA transpose cette réalité au contexte institutionnel belge et à la réglementation européenne. Il implique la création de trois gestionnaires de l'infrastructure différents. Le service public pourrait être concédé sur une base régionale à une société régionale d'exploitation, mais il pourrait tout aussi bien être partiellement ou intégralement ouvert à des sociétés ferroviaires privées.

La disparition du monopole inciterait les sociétés de transport ferroviaire à offrir un meilleur rapport qualité-prix aux voyageurs. Les Régions pourraient alors investir directement dans leur propre infrastructure ferroviaire. Elles pourraient mener leur propre politique en ce qui concerne les places de stationnement aux abords des gares et les parkings pour vélos, par exemple en adaptant le stationnement payant, pour qu'elle s'intègre dans la

beter te doen. Van de zeven landen die volgens de *European Railway Performance Index* de beste spoor dienst bieden in verhouding tot de kosten, zijn er zes waar het spoorbeleid minstens deels geregionaliseerd is of waar een verregaand medebeslissingsrecht voor regionale overheden geldt in het spoorbeleid. De landen die volgens dat onderzoek relatief weinig spoorwaarde bieden voor hun geld, waaronder België, zijn allen sterk gecentraliseerd. De dooddoener dat spoorvervoer gebaat is bij een centraal beheer van een nationale overheid is een typisch Belgisch cliché dat in de meeste Europese landen dagelijks ontkracht wordt.

De regionalisering is een hoeksteen van het succesverhaal van het unitaire Nederland. Daar schrijven sommige provincies, zoals Friesland & Groningen, concessies uit voor het spoorvervoer: zij maken letterlijk de dienst uit.

In Zwitserland is de regionalisering van het spoorvervoer de maatstaf voor andere landen. In Zwitserland, door vriend en vijand geroemd als het beste spoorland van Europa, wordt het nationale spoorvervoer eveneens aangevuld door regionale aanbieders in handen van de kantons die ook de dienstregeling bepalen. Hetzelfde verhaal in Japan bijvoorbeeld, waar treinvertragingen in seconden gemeten worden: daar rijden meer dan honderd spoorwegmaatschappijen en regionale overheden beslissen er mee over de planning en financiering van de rails. Hetzelfde verhaal is ook te bemerken in Duitsland met haar regionale netten en in het Verenigd Koninkrijk, waar men resoluut kiest voor blijvende regionale opsplitsing van de dienstverlening ondanks de versterking van het staatsgezag over de spoorexplotatie.

Het plan van N-VA vertaalt dit naar de Belgische institutionele context en Europese regelgeving. Dit zou dit betekenen dat ook hier drie infrastructuurbeheerders actief worden. De openbare dienst kan op regionale basis nog in concessie gegeven worden aan een gewestelijke exploitatiemaatschappij, maar kan even goed gedeeltelijk of geheel opengesteld worden voor private spoorbedrijven.

Het verdwijnen van het monopolie stimuleert de spoorvervoerders om een betere prijs-kwaliteitverhouding te leveren aan de reizigers. Gewesten kunnen dan rechtstreeks investeren in hun eigen railinfrastructuur. De gewesten kunnen dan ook hun eigen beleid voeren omtrent stationsparkings en fietsenstallingen, die aansluiten bij het mobiliteitsbeleid en waarvan het betalend parkeren kan aangepast worden. Er kan werk gemaakt worden

politique de mobilité. Elles pourraient réaliser une intégration tarifaire poussée au niveau régional. Les gares et leurs abords pourraient être transférés aux Régions ou au gestionnaire régional de l'infrastructure et donc être aménagés de manière neutre vis-à-vis des différents exploitants et de manière à constituer de véritables nœuds de mobilité. De plus, la régionalisation mettrait fin à la politique obsolète du "gaufrier".

La répartition la plus équitable

Afin d'assurer la répartition des moyens la plus équitable, il convient d'opter pour une répartition individuelle basée sur le nombre d'habitants de chacune des trois Régions, en ce qui concerne tant l'exploitation que l'infrastructure. Cette solution permettra aux différentes Régions d'opérer leurs propres choix avec les moyens qui leur seront affectés. Il s'agira pour les Régions soit d'ouvrir encore davantage le marché ferroviaire, soit de conserver l'exception que constitue l'exploitation publique. Les Régions pourront par ailleurs déterminer elles-mêmes si l'instauration de la gratuité du transport public par rail est une option avantageuse. Cette façon de faire permettra de prévoir une part individuelle identique pour chaque habitant de notre pays, ce qui nous semble être la répartition la plus équitable possible.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

La présente proposition de loi touche à la répartition des compétences entre l'État fédéral et les entités fédérées. La Constitution dispose que les lois de ce genre doivent être adoptées à la majorité spéciale, telle qu'elle est prévue à l'article 4, dernier alinéa, de la Constitution. L'article 77 de la Constitution dispose en outre que de telles propositions de loi spéciale sont soumises à la procédure bicamérale obligatoire.

Art. 2, a) à d)

Cet article propose un certain nombre de modifications à l'article 6, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Ces modifications visent à transférer l'intégralité de la compétence relative aux chemins de fer du fédéral vers les Régions.

Art. 2, e)

Cet article vise à abroger la disposition de l'article 6, § 3*bis*, de la même loi spéciale, qui prévoit qu'une

van een doorgedreven tariefintegratie op gewestelijk niveau. Stations en hun omgeving kunnen overgedragen worden naar de gewesten of de gewestelijke infrastructuurbeheerder, en aldus neutraal ingericht worden ten overstaan van de verschillende exploitanten en tegelijk beter ingericht worden als mobiliteitsknooppunt. Tegelijk betekent regionalisering het einde van de achterhaalde wafelijzerpolitiek.

Meest eerlijke verdeling

Om te voorzien in de meest eerlijke verdeling van de middelen moet er worden geopteerd voor een hoofdelijke verdeling op basis van het inwonersaantal van de drie gewesten, zowel qua exploitatie als qua infrastructuur. Op deze manier kunnen de verschillende gewesten hun eigen keuzes maken met de daarvoor voorziene middelen. Het gaat dan over een verdere openstelling van de spoormarkt of het behouden van de uitzondering tot staatsexploitatie, waarvoor regio's de mogelijkheid zullen hebben. Daarnaast kunnen de gewesten eveneens zelf kiezen of ze heil zien in het invoeren van gratis openbaar spoorvervoer. Op deze manier wordt er voor elke inwoner van ons land een gelijk hoofdelijk aandeel voorzien. Dit lijkt ons de meest eerlijke verdeling die er mogelijk is.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit voorstel van wet raakt aan de bevoegdheidsverdeling tussen de Federale Staat en de gefedereerde entiteiten. De Grondwet bepaalt dat dergelijke wetten moeten worden aangenomen met de bijzondere meerderheid, zoals bepaald in artikel 4, laatste lid, van de Grondwet. Artikel 77 van de Grondwet bepaalt voorts dat dergelijke voorstellen van bijzondere wet een verplicht bicamerale behandeling moeten krijgen.

Art. 2, a) tot d)

Dit artikel stelt een aantal wijzigingen voor aan artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Deze wijzigingen beogen de overdracht van de integrale bevoegdheid over de spoorwegen van het federaal niveau naar de gewesten.

Art. 2, e)

Dit artikel heft de bepaling op in artikel 6, § 3*bis*, van dezelfde bijzondere wet volgens hetwelk overleg moet

concertation associant les gouvernements concernés et l'autorité fédérale concernée doit avoir lieu pour la coopération entre les chemins de fer, d'une part, et les sociétés de transport urbain et vicinal, d'autre part, en vue de la coordination et de la promotion du transport public. Si l'article 2 est adopté, les Régions deviendront intégralement compétentes pour toutes ces formes de transport public, et une concertation avec l'autorité fédérale ne sera donc plus nécessaire.

Art. 3

Cet article vise à abroger la disposition de l'article 92*bis* de la même loi spéciale, qui impose l'obligation de conclure un accord de coopération en cas de financement additionnel prévu par les Régions pour les investissements d'aménagement, d'adaptation ou de modernisation de lignes de chemin de fer. Dès lors que le transfert de compétences réglé à l'article 2 rendrait les Régions intégralement compétentes pour les chemins de fer, la conclusion de tels accords de coopération ne serait plus nécessaire.

Art. 4

Cet article vise à insérer dans la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions une disposition réglant la dotation aux Régions qui doit accompagner le transfert de compétences prévu à l'article 2. Le budget prévu comme montant de base pour la totalité des dotations a été déterminé par les budgets communs prévus dans le projet de budget pour l'année 2023 pour l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires (OEAIIF), le Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles (la moitié du budget pour ce service a été prise en compte), le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF), et l'ensemble de la division 51 – Mobilité durable et transport ferroviaire.

Est également prévue une clé de répartition entre les Régions, adaptable annuellement et déterminée en fonction des chiffres de population de chaque Région, actualisés à ce moment-là.

worden gepleegd tussen de betrokken regeringen en de betrokken federale overheid over de samenwerking tussen de spoorwegen, enerzijds, en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, anderzijds, met het oog op de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer. Vermits de gewesten bij aanneming van artikel 2 integraal bevoegd worden voor al deze vormen van openbaar vervoer is overleg met de federale overheid niet meer nodig.

Art. 3

Dit artikel heft de bepaling op in artikel 92*bis* van dezelfde bijzondere wet die de vereiste oplegt van een samenwerkingsakkoord in geval van bijkomende financiering die de gewesten kunnen voorzien voor de investeringen in de aanleg, de aanpassing of de modernisering van de spoorlijnen. Door de bevoegdheidsoverdracht ten gevolge van artikel 2 worden de gewesten integraal bevoegd voor het spoorwezen, waardoor dergelijke samenwerkingsakkoorden niet meer nodig zijn.

Art. 4

Dit artikel voegt in de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten een bepaling in die de dotatie regelt aan de gewesten die gepaard dient te gaan met de bevoegdheidsoverdracht zoals beoogd in artikel 2. Als basisbedrag voor de totaliteit van de dotaties werd een budget voorzien waarvan de omvang bepaald wordt door de gezamenlijke budgetten die in de ontwerpbegroting voor 2023 werden voorzien voor het onderzoeksgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor (OOIS), voor de *dienst regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel*- (de helft van het budget voor deze dienst werd in aanmerking genomen), voor de dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen (DVIS), en voor de hele Afdeling 51 – Duurzame Mobiliteit en Spoorvervoer.

Er wordt ook een jaarlijks aanpasbare verdeelsleutel tussen de gewesten voorzien die equivalent is aan de verhoudingen van de geactualiseerde bevolkingssamenstelling op dat moment.

Art. 5

Cet article prévoit que la loi spéciale proposée entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2025, ce qui laisse suffisamment de temps pour prendre les dispositions nécessaires en vue du transfert de compétences proposé.

Art. 5

Dit artikel voorziet in een inwerkingtreding van deze bijzondere wet op 1 januari 2025. Dat laat voldoende tijd om de nodige voorbereidingen voor de voorgestelde bevoegdheidsoverdracht te treffen.

Tomas Roggeman (N-VA)
Wouter Raskin (N-VA)
Wim Van der Donckt (N-VA)
Sander Loones (N-VA)
Theo Francken (N-VA)
Katrien Houtmeyers (N-VA)
Sigrid Goethals (N-VA)
Kathleen Depoorter (N-VA)
Kristien Van Vaerenbergh (N-VA)
Darya Safai (N-VA)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 6 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 30 juillet 2018, les modifications suivantes sont apportées:

a) au § 1^{er}, X, 2°*bis*, les mots “à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges” sont remplacés par les mots “en ce compris les infrastructures des chemins de fer”;

b) au § 1^{er}, X, 8°, les mots “transport en commun urbain et vicinal, en ce compris” sont remplacés par les mots “transport en commun, en ce compris le transport urbain et vicinal, le transport ferroviaire”;

c) au § 1^{er}, X, le 14° est abrogé;

d) au § 1^{er}, XII, 2°, les mots “, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées” sont supprimés;

e) au § 3*bis*, le 3° est abrogé.

Art. 3

Dans l'article 92*bis* de la même loi spéciale, modifié en dernier lieu par la loi spéciale du 6 janvier 2014, le paragraphe 4*nonies* est abrogé.

Art. 4

Dans la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, il est inséré un article 35*undecies* rédigé comme suit:

“Art. 35*undecies*.

À partir de l'année budgétaire 2025, des moyens supplémentaires sont transférés annuellement à la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, dont le montant de base est fixé à 3.617.108 euros, exprimés en prix de 2023.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 6 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, laatstelijk gewijzigd bij de bijzondere wet van 30 juli 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in § 1, X, 2°*bis*, worden de woorden “met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen” vervangen door de woorden “daarbij inbegrepen de infrastructuur van de spoorwegen”;

b) in § 1, X, 8°, worden de woorden “stads- en streekvervoer, met inbegrip van” vervangen door de woorden “vervoer, met inbegrip van het stads- en streekvervoer, het spoorvervoer”;

c) in § 1, X wordt de bepaling onder 14° opgeheven;

d) in § 1, XII, 2°, worden de woorden “, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen” opgeheven;

e) in paragraaf 3*bis* wordt de bepaling onder 3° opgeheven.

Art. 3

In artikel 92*bis* van dezelfde bijzondere wet, laatstelijk gewijzigd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014, wordt paragraaf 4*nonies* opgeheven.

Art. 4

In de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten wordt een artikel 35*undecies* ingevoegd, luidende:

“Artikel 35*undecies*.

Aan het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden met ingang van het begrotingsjaar 2025 jaarlijks bijkomende middelen overgedragen waarvan het basisbedrag wordt vastgesteld op 3.617.108 euro, uitgedrukt in prijzen van 2023.

À partir de l'année budgétaire 2025, ces moyens sont attribués à chaque Région selon la part que celle-ci représente en pourcentage de la population du Royaume.

À partir de l'année budgétaire 2026, les moyens attribués pour l'année budgétaire précédente sont adaptés annuellement au taux de fluctuation de l'indice moyen des prix à la consommation de l'année budgétaire concernée et à un pourcentage de la croissance réelle du produit intérieur brut de l'année budgétaire concernée suivant les modalités définies à l'article 33, § 2."

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

11 mai 2023

Vanaf het begrotingsjaar 2025 worden deze middelen toegekend aan elk gewest volgens het procentueel aandeel van dat gewest in de bevolking van het Rijk.

Vanaf het begrotingsjaar 2026 worden de middelen die zijn toegekend voor het vorige begrotingsjaar jaarlijks aangepast aan de procentuele verandering van het gemiddelde indexcijfer van de consumptieprijzen en aan een percentage van de reële groei van het bruto binnenlands product van het betrokken begrotingsjaar, op dezelfde wijze als bepaald in artikel 33, § 2."

Art. 5

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2025.

11 mei 2023

Tomas Roggeman (N-VA)
Wouter Raskin (N-VA)
Wim Van der Donckt (N-VA)
Sander Loones (N-VA)
Theo Francken (N-VA)
Katrien Houtmeyers (N-VA)
Sigrid Goethals (N-VA)
Kathleen Depoorter (N-VA)
Kristien Van Vaerenbergh (N-VA)
Darya Safai (N-VA)