

Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

24 AVRIL 1984

PROPOSITION DE LOI

fédéralisant la S. N. C. B.

(Déposée par M. Gabriëls)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le nouveau plan de restructuration de la S. N. C. B. sera appliqué dans toute la Belgique le 3 juin 1984.

Cette restructuration poursuit un triple objectif :

- rendre les transports publics plus attrayants;
- comprimer les frais d'exploitation;
- accroître la part du marché des transports publics sur le plan du trafic interurbain.

Une politique globale des transports a par définition une portée internationale : elle est toujours conçue, à l'heure actuelle, au niveau de la C. E. E.

Il serait illogique d'élaborer une politique nationale des transports qui serait contraire à celle de la C. E. E. Cela n'exclut pas que certains aspects puissent revêtir sur le plan national une autre importance que sur celui de la C. E. E.

C'est précisément en s'intéressant à ces aspects que l'on constate que, jusqu'à présent, la S. N. C. B. a toujours fonctionné au détriment de la Flandre. La Flandre est défavorisée dans le domaine des chemins de fer depuis des dizaines d'années. Les nombreux Ministres flamands des Communications qui se sont succédé n'ont pu ou n'ont pas voulu remédier à cette situation. L'essentiel de la politique de la S. N. C. B. est déterminé par des francophones. Les trois directions, à savoir du Matériel, de la Voie, de l'Electricité et de la Signalisation sont dirigées par des francophones. Ces trois directions disposent en outre de 80 % des crédits pour les travaux et les achats. Le directeur du personnel et le directeur des finances de la S. N. C. B. sont également francophones.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

24 APRIL 1984

WETSVOORSTEL

tot federalisering van de N. M. B. S.

(Ingediend door de heer Gabriëls)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 3 juni 1984 wordt het nieuwe herstructureringsplan van de N. M. B. S. ingevoerd voor heel België.

De bedoeling van de herstructurering is :

- het openbaar vervoer aantrekkelijker maken;
- de exploitatiekosten drukken;
- het marktaandeel van het openbaar vervoer in het interstedelijk vervoer opdrijven.

Een globaal vervoersbeleid is per definitie een element met internationale reikwijdte : het wordt thans nog steeds geconcipeerd op E. E. G.-niveau.

In dit verband heeft het geen zin een nationaal vervoersbeleid tot stand te brengen dat zou indruisen tegen het E. E. G.-beleid. Dit sluit nochtans niet uit dat nationaal bepaalde klemtonen worden verlegd of anders gelegd dan op E. E. G.-vlak.

Juist het leggen van de nationale klemtonen leidt tot de vaststelling dat de N. M. B. S. tot op heden ten nadele van Vlaanderen heeft gewerkt. Al decennia lang wordt Vlaanderen op spoorweggebied benadeeld. De talrijke Vlaamse Verkeersministers hebben dit niet willen of kunnen verhelpen. Het N. M. B. S.-beleid wordt in hoofdzaak uitgestippeld door Franstaligen. De drie directies, namelijk Materieel, Baan, Electriciteit en Seinwezen, worden door Franstaligen geleid. Bovendien krijgen deze drie directies 80 % van de kredieten voor werken en aankopen. De personeelsdirecteur en de financiële directeur van de N. M. B. S. zijn eveneens Franstaligen.

Pour éviter de se perdre dans des généralités en ce qui concerne le préjudice subi par la Flandre, il vaut mieux avancer des faits, qui ne constituent cependant que des exemples non limitatifs :

1° Répartition des cadres linguistiques

Les cadres linguistiques de la S. N. C. B. comportent un nombre égal de francophones et de néerlandophones. Les fonctions supérieures, excepté celle de directeur général, sont aux mains des francophones.

La S. N. C. B. occupe 65 000 travailleurs, dont 48 % sont francophones. En d'autres termes, il y a plus de cheminots pour moins de travail en Wallonie. La situation est inverse en Flandre.

2° Répartition du nombre de trains/kilomètre par région

Dans le cadre de la restructuration, 53,4 % sont impartis à la Flandre et 39 % à la Wallonie. Si l'on se basait sur les données réelles, il faudrait toutefois attribuer 57,4 % à la Flandre et 32,1 % à la Wallonie.

3° Le trafic des voyageurs

On constate en général une régression sensible en Wallonie et une nette progression sur les lignes flamandes.

4° Commandes de marchandises, etc.

Ce domaine est également marqué par le déséquilibre. Le Ministre actuel des Communications a même admis que 37,2 % seulement des commandes de la S. N. C. B. allaient à la Flandre contre 62,8 % à la Wallonie. Il faut souligner par ailleurs que c'est une même entreprise qui bénéficie de la totalité des commandes attribuées à la Flandre.

5° Quelques faits supplémentaires

— L'atelier central de Malines est progressivement démantelé au profit des ateliers de Salzinnes et de Cuesmes.

— Les deux tiers de la ligne Ostende-Aix-la-Chapelle sont situés sur le territoire flamand. Or la remise d'Ostende ne se voit attribuer que 19 000 km de traction contre 33 000 km pour Kinkempois.

— Technologie moderne : l'entretien des nouvelles locomotives électriques s'effectue à Liège.

— On dénombre 2 220 machinistes en Flandre et 2 230 machinistes en Wallonie.

— Alors que l'on a déjà consacré des centaines de millions à la modernisation de l'atelier d'aiguillages de Bascoup en Wallonie, les ateliers flamands sont réduits à la portion congrue.

Ceci ne constitue qu'un aperçu des nombreux préjudices subis par la Flandre.

Dans tous ces cas, certains signes indiquent clairement que les critères retenus sont sans aucun rapport avec une répartition équitable entre les deux régions. Non seulement le conseil d'administration est à prépondérance francophone, mais la direction générale de Bruxelles s'emploie on ne peut plus activement à défavoriser la Flandre. Il est nécessaire de transférer les moyens et les compétences aux régions. Il faut organiser des transports publics flamands distincts dans toutes les branches du secteur des transports.

Om te voorkomen dat men in algemeenheden zou vervallen wat betreft de benadeling van Vlaanderen is het goed om feiten naar voren te brengen die evenwel slechts exemplarisch zijn :

1° Verdeling van de taalkaders

De taalkaders bij de N. M. B. S. worden op fifty-fifty basis verdeeld tussen Franstalig en Nederlandstalig België. Bovendien zijn de topfuncties, met uitzondering van de directeur-generaal, in handen van de Franstaligen.

Op een totaal van 65 000 N. M. B. S.-werknemers zijn er 48 % Franstalig. Met andere woorden, in Wallonië zijn er meer spoorwegmensen voor minder werk. In Vlaanderen is de situatie omgekeerd.

2° Verdeling van het aantal treinkilometer per gewest

Vlaanderen krijgt in het kader van de herstructurering 53,4 %, Wallonië 39 %. Wie echter voortgaat op de feitelijke cijfers moet aan Vlaanderen 57,4 % en Wallonië 32,1 % toekennen.

3° Het spoorreizigersverkeer

Wallonië gaat over het algemeen gevoelig achteruit; Vlaamse lijnen gaan over het algemeen gevoelig vooruit.

4° Bestellingen van goederen, enz.

Ook hier treft men dezelfde lijn aan. De huidige Minister van Verkeerswezen heeft zelf toegegeven dat de totale bestellingen van de N. M. B. S. voor slechts 37,2 % naar Vlaanderen gaan en voor 62,8 % naar Wallonië. Bovendien concentreren deze bestellingen zich in Vlaanderen bij één bepaald bedrijf.

5° Nog meer feiten

— De centrale werkplaats Mechelen wordt geleidelijk ontmanteld ten voordele van de werkplaatsen Salzinnes en Cuesmes.

— De spoorlijn Oostende-Aken loopt voor 2/3 op Vlaams grondgebied. Toch krijgt het depot Oostende slechts 19 000 km tractie toegewezen; Kinkempois daarentegen 33 000 km.

— Moderne technologie, bijvoorbeeld nieuwe elektrische loco's werden aan Luik toegewezen in verband met onderhoud.

— In Vlaanderen zijn er 2 220 machinisten. Wallonië heeft er 2 230.

— Waar men reeds honderden miljoenen spendeerde aan de modernisering van de werkplaats voor wissels in het Waalse Bascoup, worden de Vlaamse werkplaatsen met mondjesmaat bedeed.

Dit is slechts een greep uit de vele trieste feiten voor Vlaanderen.

In al deze gevallen zijn er duidelijk tekenen die erop wijzen dat criteria gebruikt worden die in geen enkel opzicht te maken hebben met een rechtvaardige verdeling tussen de beide gewesten. Niet alleen de Raad van Beheer is overwegend Franstalig maar ook is de centrale directie te Brussel de grootste pleitbezorger voor een achteruitstelling van Vlaanderen. Middelen en bevoegdheden overhevelen naar de gewesten is een noodzaak. Een eigen Vlaamse openbaar vervoer dat moet doorgetrokken worden in al de sectoren die te maken hebben met vervoer.

La solution la plus logique est la scission complète des compétences et des moyens et leur transfert aux communautés.

Compte tenu des situations évoquées, qui persistent depuis des années et auxquelles il n'a pu ni ne pourra être remédié dans le contexte belge, une fédéralisation totale apparaît comme la seule solution possible.

PROPOSITION DE LOI

Artcile 1

La Société nationale des chemins de fer belges est scindée en deux sociétés, à savoir la Société wallonne des chemins de fer (S. W. C. F.) et la « Vlaamse Maatschappij der Spoorwegen » (V. M. S.). Le secteur de Bruxelles est géré par une délégation paritaire de la S. W. C. F. et de la V. M. S.

Art. 2

Les moyens et les compétences de la S. N. C. B. sont transférés entièrement aux deux sociétés visées à l'article 1.

Art. 3

Les moyens et les compétences qui se rapportent aux échanges entre les deux sociétés sont réglés par l'assemblée des deux conseils d'administration.

Art. 4

Les moyens mis à la disposition des deux sociétés seront déterminés en fonction de critères objectifs.

Art. 5

Le Roi règle les autres modalités de la présente loi.

22 mars 1984.

Is er een logischer uitvloeisel denkbaar dan het volledig opsplitsen van de bevoegdheden en middelen naar de gemeenschappen?

In het licht van bovengenoemde feiten, die reeds jaren aanslepen en binnen de Belgische context tot geen oplossing aanleiding hebben gegeven, noch zullen geven, is de volledige federalisering de enig mogelijke oplossing.

J. GABRIËLS

WETSVOORSTEL

Artikel 1

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt opgesplitst in twee maatschappijen, namelijk een Vlaamse Maatschappij der Spoorwegen (V. M. S.) en een « Société Wallonne des Chemins de fer » (S. W. C. F.) Een paritaire afvaardiging van de « V. M. S. » en de « S. W. C. F. » beheert de sector Brussel.

Art. 2

De middelen en bevoegdheden die thans door de N. M. B. S. worden uitgeoefend, worden volledig overgeheveld naar de twee maatschappijen bedoeld in artikel 1.

Art. 3

De middelen en bevoegdheden die betrekking hebben op onderlinge uitwisseling, worden geregeld door de vergadering van beide Raden van Beheer.

Art. 4

De middelen die ter beschikking worden gesteld van de twee maatschappijen zullen gebaseerd zijn op objectieve criteria.

Art. 5

De Koning regelt de andere modaliteiten van deze wet.

22 maart 1984.

J. GABRIËLS
D. VERVAET
J. SOMERS
O. MEYNTJENS
J. DE MOL
J. VALKENIERS