

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 décembre 2003

**PROJET DE
LOI-PROGRAMME**

AMENDEMENTS

déposés en commission
de l'Infrastructure, des communications et des
entreprises publiques

N° 25 DE MME **NAGY**

Art. 395

Ajouter un paragraphe § 3bis libellé comme suit :

«§ 3bis. Les organes de gestion du gestionnaire de l'infrastructure associeront les organisations syndicales à la stratégie générale de la société ainsi qu'à la politique d'investissements et à la politique de l'emploi».

N° 26 DE MME **NAGY**

Art. 395

Au § 4, ajouter la phrase suivante :

«Elles seront soumises pour concertation à la Commission Paritaire Nationale dont question à l'article 399, § 2».

Documents précédents :

Doc 51 **0473/ (2003/2004)** :

001 : Projet de loi programme.
002 à 012 : Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 december 2003

**ONTWERP VAN
PROGRAMMAWET**

AMENDEMENTEN

ingediend in de commissie
voor de Infrastructuur, het verkeer en de
overheidsbedrijven

Nr. 25 VAN MEVROUW **NAGY**

Art. 395

Een § 3bis toevoegen, luidend als volgt:

«§ 3bis. De beheersorganen van de infrastructuurbeheerder zullen de vakbondsorganisaties betrekken bij de algemene, door de maatschappij aangehouden strategie alsmede bij het te voeren investerings- en werkgelegenheidsbeleid.».

Nr. 26 VAN MEVROUW **NAGY**

Art. 395

In § 4 de volgende zin toevoegen:

«Zij zullen voor overleg worden voorgelegd aan de Nationale Paritaire Commissie waarvan sprake in artikel 399, § 2.»

Voorgaande documenten :

Doc 51 **0473/ (2003/2004)** :

001 : Ontwerp van programmawet.
002 tot 012 : Amendementen.

N° 27 DE MME **NAGY**

Art. 399

Au § 1^{er}, premier alinéa, remplacer les mots «de ses missions, mis à la disposition par la SNCB» **par les mots** «... de ses missions, mis à disposition, de façon continue, par la SNCB. Ce qui implique le maintien d'une mobilité effective du personnel concerné entre les deux sociétés».

N° 28 DE MME **VERVOTTE** ET DE M. **ANSOMS**

Art. 395

Compléter le § 3 par un alinéa 2, libellé comme suit :

« *L'État et les Régions concluent un accord de coopération pour la désignation d'un représentant par région au Conseil d'administration.* ».

N° 29 DE MME **VERVOTTE** ET DE M. **ANSOMS**

Art. 403bis (nouveau)

Insérer un article 403bis, libellé comme suit :

« Art. 403bis. *L'article 492 de la loi-programme du 24 décembre 2002 est complété par un § 3, libellé comme suit :*

« § 3. *Lors de la reprise partielle des dettes visée au § 1^{er}, les dettes qui concernent les investissements localisables réalisés en région flamande et en région wallonne sont imputées sur les investissements localisables réalisés dans ces régions, depuis l'année budgétaire 1991, à charge du budget de l'État fédéral.*

« *À la fin de l'année budgétaire 2010, l'ensemble des investissements localisables réalisés en Flandre et en Wallonie entre 1991 et 2010 doivent correspondre à la clé de répartition attribuant 60% des crédits d'investissement à la Région flamande et 40% à la Région wallonne.*

« *La loi du 17 octobre 2002 portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne, et de Bruxelles*

Nr. 27 VAN MEVROUW **NAGY**

Art. 399

In § 1, eerste lid, de woorden «voor de verwezenlijking van zijn opdrachten, ter zijner beschikking gesteld door de NMBS» **vervangen door de woorden** «voor het vervullen van zijn opdrachten, permanent te zijner beschikking gesteld door de NMBS.».

Nr. 28 VAN DE HEER **ANSOMS** EN MEVROUW **VERVOTTE**

Art. 395

In § 3 een tweede lid toevoegen, luidende:

«*De Staat en de Gewesten sluiten een samenwerkingsakkoord voor de aanduiding van een vertegenwoordiger per gewest, in de raad van bestuur.*».

Nr. 29 VAN DE HEER **ANSOMS** EN MEVROUW **VERVOTTE**

Art. 403bis (nieuw)

Een artikel 403bis invoegen, luidende :

«Art. 403bis. — *Artikel 492 van de programmawet van 24 december 2002 wordt aangevuld met een § 3, luidend als volgt :*

«§ 3. *Bij de overname van het deel van de schulden zoals bedoeld in § 1, worden de bedragen, die in deze schulden betrekking hebben op gerealiseerde lokaliseerbare investeringen in het Vlaamse en Waalse Gewest, verrekend bij de lokaliseerbare investeringen die sinds het begrotingsjaar 1991 in deze gewesten werden geïnvesteerd ten laste van de begroting van de federale Staat.*

«*Op het einde van het begrotingsjaar 2010 moeten de gezamenlijke bedragen voor alle lokaliseerbare investeringen in Vlaanderen en Wallonië over de totale periode 1991-2010 beantwoorden aan de verdeelsleutel waarbij 60% aan het Vlaamse en 40% aan het Waalse Gewest werd toegekend.*

«*De wet van 17 oktober 2002 houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het*

les-Capitale relatif au plan d'investissement plurianuel 2001-2010 est abrogée.».

JUSTIFICATION

La reprise de la dette de la SNCB est une nécessité absolue pour la survie de cette société. On n'en mesure toutefois pas toutes les implications. Cette opération enfreint une nouvelle fois de facto, en faveur de la Wallonie, la clé de répartition 60/40, déjà si défavorable à la Flandre. Les dettes qui seront reprises englobent en effet également les emprunts contractés directement par la SNCB en vue de financer le TGV (emprunts qui, jusqu'à présent, échappent à la clé de répartition 60/40). Or, les emprunts de la SNCB destinés à financer le TGV ont été sensiblement plus importants en Wallonie qu'en Flandre : de 1991 à 2001, pour financer les investissements TGV, la SNCB a emprunté 1 627 millions d'euros, dont 580 millions en Flandre et 1 047 millions en Wallonie. Si l'on soumet ces montants à la clé de répartition – ce qu'il conviendra de faire si ces emprunts sont repris par l'État –, le rapport 60/40 se transforme subitement en un rapport 52/48 pour la décennie écoulée (voir tableaux en annexe). Si l'on veut corriger ce déséquilibre pour la période 1981-1991, il convient d'opérer un mouvement de rattrapage à hauteur d'un milliard d'euros environ au profit de la Flandre (voir annexe).

Les différences régionales en ce qui concerne les emprunts réalisés par la SNCB pour le TGV s'expliquent dans une large mesure par le fait qu'en Wallonie, le TGV circule intégralement en site propre, alors qu'à l'époque, la Flandre avait choisi de mettre à profit le projet TGV pour revaloriser également le transport intérieur de voyageurs (par exemple, en construisant une troisième et une quatrième voies entre Bruxelles et Louvain et en perçant un tunnel sous la ville d'Anvers). Ces investissements, qui profiteront également au transport intérieur de voyageurs, ont été et sont encore partiellement financés par des fonds publics (et relèvent donc de la clé de répartition 60/40). Du fait de ce choix de principe des autorités flamandes, la SNCB a dû emprunter nettement moins pour le TGV en Flandre que pour le TGV en Wallonie. En outre, nous avons déjà intégré dans nos chiffres la modification après coup du dossier du tronçon TGV Liège-Louvain et de la nouvelle gare de Liège en un projet mixte.

Il serait logique que la clé de répartition 60/40 s'applique non seulement aux sommes initiales accordées par les pouvoirs publics en vue de réaliser des investissements ferroviaires, mais également à la dette contractée par la SNCB pour financer les investissements TGV, dette qui devra être reprise. Après la reprise, il ne s'agira plus en effet d'une dette de la SNCB contractée pour le compte de la SNCB, mais d'investissements réalisés par l'autorité fédérale.

Il en résulte pratiquement que le gouvernement fédéral doit donc réaliser une opération de rattrapage en matière d'investissements ferroviaires en Flandre afin de parvenir à une répartition globale 60/40. Il appartient au gouvernement de déterminer comment réaliser cet objectif. Vu les difficultés budgétaires actuelles, il faudra donc sans doute reporter certains investissements wallons afin d'accélérer les investissements les plus urgents en Flandre. La présente résolution demande uniquement

Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2010 wordt opgeheven».

VERANTWOORDING

De overname van de NMBS-schulden is een absolute noodzaak voor het overleven van de NMBS. Zij heeft echter implicaties die over het hoofd worden gezien. Door deze operatie wordt de 60/40-verdeelsleutel, die reeds zo nadelig is voor Vlaanderen de facto nog eens onderbroken ten voordele van Wallonië. Want de schulden die overgenomen gaan worden, bevatten ook de leningen die de NMBS zelf heeft aangegaan om de HST te financieren (en tot nu toe vallen die niet onder de 60/40-verdeelsleutel). En er is voor de HST in Wallonië door de NMBS veel meer geleend dan voor de HST in Vlaanderen : tussen 1991 en 2001 financierde de NMBS de HST-investeringen met leningen ten bedrage van 1627 miljoen Euro, waarvan 580 miljoen in Vlaanderen en 1047 miljoen in Wallonië. Als men deze bedragen onderbrengt bij de verdeelsleutel – wat eigenlijk moet gebeuren als deze leningen worden overgenomen door de Staat –, dan verandert de 60/40-verhouding voor het voorbije decennium plots in een 52/48-verhouding (zie tabellen in bijlage). En als men die scheeftekening voor de periode 1981-1991 ongedaan wil maken, dan moet er voor Vlaanderen een inhaalbeweging komen ten bedrage van zowat één miljard Euro (zie bijlage).

De regionale verschillen inzake NMBS-leningen voor de HST zijn grotendeels te verklaren doordat de HST in Wallonië volledig in een eigen bedding is gelegd, terwijl Vlaanderen er destijds voor koos om via het HST-project ook het binnenlands reizigersverkeer op te waarderen (bv. derde en vierde spoor tussen Brussel en Leuven, ondertunneling van Antwerpen). Deze investeringen, die ook het binnenlands reizigersverkeer ten goede zullen komen, werden en worden gedeeltelijk gefinancierd met overheidsmiddelen (en vallen dus onder de 60/40-verdeelsleutel). Door deze principiële Vlaamse keuze destijds moest de NMBS ook veel minder lenen voor de HST in Vlaanderen dan voor de HST in Wallonië. Weliswaar werd achteraf ook het HST-spoorvak Luik-Leuven en het nieuwe station te Luik omgedoopt tot een gemengd project, maar ook dat hebben wij reeds ingecalculeerd in de cijfers.

Het is logisch dat niet alleen de oorspronkelijke overheidsbedragen voor spoorinvesteringen, maar ook de over te nemen NMBS-schulden voor HST-investeringen onder de verdeelsleutel worden ondergebracht. Na de overname gaat het immers niet meer om NMBS-schulden voor rekening van de NMBS, maar wel om bedragen die besteed zijn door de federale overheid.

In de praktijk heeft dat voor gevolg dat de federale regering dus een inhaalbeweging voor spoorinvesteringen in Vlaanderen moet realiseren om een globale 60/40-verhouding te bereiken. Hoe dit bereikt moet worden, is een zaak van de regering. Misschien betekent het in de budgettaire krapte van vandaag waarschijnlijk dat een aantal Waalse investeringen moeten uitgesteld worden ten behoeve van een versnelde realisatie van acute investeringsbehoeften in Vlaanderen. Deze resolutie

que l'équilibre en matière d'investissements entre la Flandre et la Wallonie soit toujours un équilibre global, qui tienne compte des emprunts qui ont été contractés par la SNCB même, que ce soit ou non dans le cadre de la Financière TGV.

Pour pouvoir réaliser ce mouvement de rattrapage, il faut revoir l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne, et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2010 de la SNCB. Il doit dès lors également être abrogé.

Annexe

Tableau 1 : investissements ferroviaires 1991-2001 Flandre-Wallonie (en millions d'euros) hors emprunts SNCB pour le TGV.

Investissements 1991-2001	Dotation publique investissements nationaux	Dotation publique TGV-traffic intérieur (« mixte »)	Apport total des pouvoirs publics	Clé de répartition
Flandre	1.661	479	2.140	59,62 %
Wallonie	1.260	189	1.449	40,38 %
Belgique	2.921	668	3.589	100,0 %

Tableau 2 : investissements ferroviaires 1991-2001 Flandre-Wallonie (en millions d'euros) y compris les emprunts SNCB pour le TGV.

Investissements 1991-2001	Apport total des pouvoirs publics	Emprunts SNCB pour le TGV	Total des investissements	Clé de répartition après la reprise des emprunts TGV
Flandre	2.140	580	2.720	52,14 %
Wallonie	1.449	1.047	2.496	47,86 %
Belgique	3.589	1.627	5.216	100,0 %

Si l'on considère que le montant de 2.496 millions d'euros investi en Wallonie représente 40 % de la somme totale à investir, la part de la Flandre dans la totalité des investissements réalisés entre 1991 et 2001 n'aurait pas dû s'élever à 2.720 millions d'euros, mais à

$$\frac{2496 \times 60}{40} = 3.744 \text{ millions d'euros.}$$

Afin d'obtenir une répartition globale de 60/40 (qui inclut donc les emprunts TGV à reprendre par l'État), la Flandre a donc droit, rien que pour la période 1999-2001, à un mouvement de rattrapage de 3.744 millions – 2.720 millions = 1.024 millions d'euros, soit 41 milliards de francs.

Nous proposons de faire en sorte que ce déséquilibre entre la Flandre et la Wallonie soit corrigé au plus tard à la fin de l'année budgétaire 2010, en d'autres termes, que la clé de répartition 60/40 entre la Flandre et la Wallonie soit appliquée, pour toute la période 1991-2010, à tous les investissements localisables, y compris les investissements localisables que la SNCB a réalisés - principalement pour le TGV -. Il sera ainsi possible – et nous y attachons beaucoup d'importance – de réaliser quelques projets d'investissements extrêmement urgents, tels que le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers (qui demeure une priorité pour nous).

vraigt enkel dat het evenwicht inzake investeringen tussen Vlaanderen en Wallonië steeds een globaal evenwicht zou zijn, met inbegrip van de leningen die door de NMBS zelf werden gedaan, al dan niet in het kader van de HST-fin.

Om deze inhaalbeweging te kunnen realiseren moet het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2010 van de NMBS worden herzien. Dus moet het ook opgeheven worden.

Bijlage

Tabel 1 : spoorinvesteringen 1991-2001 Vlaanderen-Wallonie (in miljoenen Euro)

Zonder te over te nemen NMBS-leningen voor HST.

Investeringen 1991-2001	Overheidsdotatie Binnenlandse Investeringen	Overheidsinbreng HST-binnenland ("gemengd")	Totale inbreng Overheid	verdeelsleutel
Vlaanderen	1661	479	2140	59,62 %
Wallonië	1260	189	1449	40,38 %
Samen	2921	668	3589	100,0 %

Tabel 2 : spoorinvesteringen 1991-2001 Vlaanderen-Wallonie (in miljoenen Euro, met inbegrip van de

over te nemen NMBS-leningen voor de HST).

Investeringen 1991-2001	Totale inbreng overheid	NMBS-leningen HST	Totaal investeringen	Verdeelsleutel na overname HST-leningen
Vlaanderen	2140	580	2720	52,14 %
Wallonië	1449	1047	2496	47,86 %
Samen	3589	1627	5216	100,0 %

Indien wij ervan uitgaan dat het in Wallonië bestede totaalbedrag van 2496 miljoen Euro 40 % vertegenwoordigt van het totaal te investeren bedrag, dan moet het Vlaamse aandeel in de totaliteit van de investeringen voor de periode 1991-2001 niet 2720 miljoen Euro bedragen, maar wel

$$\frac{2496 \times 60}{40} = 3744 \text{ miljoen Euro.}$$

Om een globale 60/40-verdeelsleutel (dus : met inbegrip van de door de Staat over te nemen HST-leningen) te realiseren heeft Vlaanderen, alleen al voor de periode 1999-2001, dus recht op een inhaalbeweging van 3744 miljoen – 2720 miljoen = 1024 miljoen Euro of 41 miljard Bef.

Wij stellen nu voor dat deze scheeftrekking tussen Vlaanderen en Wallonië uiterlijk op het einde van het begrotingsjaar 2010 is rechtgetrokken, m.a.w. dat over de hele periode 1991-2010 de verdeelsleutel 60/40 tussen Vlaanderen en Wallonië is gerealiseerd over alle lokaliseerbare investeringen, inclusief de bedragen die de NMBS voor lokaliseerbare investeringen – vooral voor de HST – heeft gedaan. Op die manier – en daar is het ons om te doen – zal het mogelijk zijn om enkele zeer dringende investeringsprojecten zoals de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven (die voor ons een prioriteit blijft) te realiseren.

N° 30 DE M. **ANSOMS** ET MME **VERVOTTE**

Art. 394

Au § 1^{er} du texte néerlandais, supprimer les mots « onder meer ».

JUSTIFICATION

Cet article énumère les objectifs du gestionnaire de l'infrastructure. Six objets sont énumérés, mais il n'est nullement question d'une liste limitative, du fait de l'utilisation des mots « *onder meer* ».

Ou bien « *onder meer* » est une traduction erronée du mot français « notamment », qui signifie en fait « *meer bepaald* ».

Ou bien la notion de « *onder meer* » est trop large, et suscite une ambiguïté quant aux autres objets que pourrait encore avoir le gestionnaire de l'infrastructure. (Qui désigne ces objets, quels objets sont exclus, etc. ?)

Nr. 30 VAN DE HEER **ANSOMS** EN MEVROUW **VERVOTTE**

Art. 394

In § 1, de woorden « onder meer » schrappen.

VERANTWOORDING

Dit artikel bevat de doelen van de infrastructuurbeheerder. Er worden zes doelen opgesomd, maar toch is er geen sprake van een limitatieve lijst, omdat hierbij het begrip « onder meer » wordt gebruikt.

Ofwel is « onder meer » een slechte vertaling van het Franse « *notamment* », dat eigenlijk wil zeggen : « *meer bepaald* ».

Ofwel is het begrip « onder meer » te breed, en scheidt het onduidelijkheid betreffende de andere doelen die de infrastructuurbeheerder zou kunnen hebben. (Wie geeft die doelen, welke zijn ervan uitgesloten etc. ?)

Jos ANSOMS (CD&V)
Inge VERVOTTE (CD&V)