

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

17 JUNI 1996

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**om een nieuw beheerscontract
met de NMBS te sluiten
na een parlementair debat**

(Ingediend door de heren
Hugo Van Dienderen en Philippe Dallons)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Zopas heeft het *Intergouvernemental Panel on Climate Change* de ernst van het broeikaseffect beklemtuond. Tegen 2100 kunnen de oceanen tot 95 cm stijgen. Dat is maar één van de gevolgen van een drastische klimaatverandering.

Het autoverkeer veroorzaakt een aanzienlijk aandeel van de broeikasgassen. Wegens de files verloopt het steeds trager en heeft wereldwijd al zo'n 20 miljoen verkeersdoden geëist, wat het dubbele is van het aantal slachtoffers van de eerste wereldoorlog.

De overheid heeft de ethische plicht te kiezen voor een mobiliteit die de hoogst mogelijke veiligheid biedt en die haar kosten niet afwentelt op derden en op de komende generaties.

In zo'n duurzame mobiliteit zal het aandeel van dat autoverkeer worden verminderd en dit van mens- en milieuvriendelijke transportwijzen vergroot.

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

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

17 JUIN 1996

PROPOSITION DE RESOLUTION

**relative à la conclusion d'un nouveau
contrat de gestion avec la SNCB au
terme d'un débat parlementaire**

(Déposée par
MM. Hugo Van Dienderen et Philippe Dallons)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'*Intergouvernemental Panel on Climate Change* vient de mettre l'accent sur la gravité de l'effet de serre. D'ici l'an 2100, le niveau des océans pourrait s'accroître de 95 cm. Et ce n'est là qu'une des conséquences d'un profond bouleversement climatique actuellement en cours.

Les gaz d'échappement des automobiles sont une des causes importantes de l'effet de serre. Or, la circulation devient de plus en plus lente par suite des embouteillages. La route a par ailleurs déjà fait quelque 20 millions de morts, de par le monde soit deux fois plus que la première guerre mondiale.

Les pouvoirs publics ont l'obligation morale de mettre en œuvre une politique de mobilité qui offre une sécurité maximale et dont le coût ne sera pas répercuté sur des tiers ni sur les générations futures.

Une politique de mobilité durable devra avoir pour objectif de réduire la part de l'automobile dans la circulation et de renforcer les modes de transports plus conviviaux et respectueux de l'environnement.

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

Het openbaar vervoer, met als ruggegraat het spoor, dient dus een grotere rol te spelen. Voor de overheid is het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS het instrument om de rol van de spoorweg in de mobiliteit te vergroten. Het contract is opgelegd door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven. In de loop van 1996 moet een nieuwe overeenkomst worden vastgelegd.

De indieners van deze resolutie vragen de federale regering geen nieuw beheerscontract te tekenen zonder voorafgaandelijk parlementair debat.

H. VAN DIENDEREN
Ph. DALLONS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer van volksvertegenwoordigers,

A.1. Overwegende het groot belang van het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS om stappen te zetten naar een duurzame mobiliteit;

2. Overwegende dat de spoorwegen een hoofdrol kunnen spelen in die duurzame mobiliteit;

3. Overwegende dat het huidige beheerscontract afloopt op het einde van 1996;

4. Overwegende dat de regering aanvaard heeft het uitrustingsplan voor de energiesector pas goed te keuren na een parlementair debat, inclusief een hoorzitting;

B. Vraagt de federale regering :

Pas een nieuw beheerscontract met de NMBS te sluiten na een parlementair debat (inclusief hoorzitting) over de ontwerp tekst;

C. Vraagt haar voorzitter deze resolutie te bezorgen aan de federale regering en aan de NMBS.

15 december 1995.

H. VAN DIENDEREN
Ph. DALLONS

Il faut dès lors que les transports en commun — avec le rail comme épine dorsale jouent un rôle plus important dans le cadre de cette politique de mobilité. Le contrat de gestion conclu entre la SNCB et l'Etat belge est l'instrument dont disposent les pouvoirs publics pour renforcer le rôle du rail sur le plan de la mobilité. Ce contrat a été imposé par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Un nouveau contrat de gestion devra être conclu dans le courant de 1996.

Les auteurs de la présente résolution demandent au gouvernement fédéral de ne pas signer de nouveau contrat de gestion sans débat parlementaire préalable.

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre des représentants,

A.1. Vu l'importance primordiale que revêt le contrat de gestion conclu entre l'Etat et la SNCB dans la recherche d'une mobilité durable;

2. Considérant que les chemins de fer peuvent jouer un rôle essentiel dans cette mobilité durable;

3. Considérant que le contrat de gestion actuel expire fin 1996;

4. Considérant que le gouvernement a accepté de n'approuver le plan d'équipement du secteur de l'énergie qu'après la tenue d'un débat parlementaire incluant des auditions;

B. Demande :

Au gouvernement fédéral de ne conclure un nouveau contrat de gestion avec la SNCB qu'après la tenue d'un débat parlementaire (incluant des auditions) sur le projet de texte;

C. A son président de communiquer la présente résolution au gouvernement fédéral et à la SNCB.

15 décembre 1995.