



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

woensdag

mercredi

25-04-2001

25-04-2001

15:00 uur

15:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<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>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

INHOUD

DEBAT OVER DE TOEKOMST VAN DE NMBS 1

Samengevoegde interpellaties en vraag van 1
 - de heer Francis Van den Eynde tot de vice- 1
 eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-engagement van de regering" (nr. 755)

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 4402)

- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister 1
 en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de doelstellingen inzake vervoer van reizigers en goederen en de financiële implicaties daarvan in het NMBS-akkoord" (nr. 758)

- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister 1
 en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de groeiende problemen inzake de financiële situatie van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de sociale vrede bij het personeel" (nr. 759)

- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister 1
 en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de communautaire gevoeligheden in het NMBS-akkoord" (nr. 760)

- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 763)

- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice- 1
 eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch plan van de regering over de NMBS" (nr. 769)

- de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bereikte akkoord binnen de regering aangaande het investeringsplan voor de NMBS" (nr. 770)

- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het regeringsakkoord met betrekking tot de NMBS" (nr. 771)

- de heer André Smets tot de vice-eerste minister 1
 en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 773)

Sprekers: Francis Van den Eynde, Jean Depreter, Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Daan Schalck, Jos Ansoms, Frieda Brepoels,** voorzitter van de VU&ID-fractie, **Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans, André Smets, Jacques Chabot, Marie-Thérèse Coenen, Olivier Chastel**

Moties

38

SOMMAIRE

DÉBAT SUR L'AVENIR DE LA SNCB 1

Interpellations et question jointes de 1
 - M. Francis Van den Eynde à la vice-première 1
 ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'engagement du gouvernement en ce qui concerne la SNCB" (n° 755)

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord conclu au sein du gouvernement sur l'avenir de la SNCB" (n° 4402)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "les objectifs en matière de transport de voyageurs et de marchandises et les implications financières de ces objectifs dans l'accord SNCB" (n° 758)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes croissants que pose la situation financière de la SNCB et leurs conséquences en ce qui concerne la paix sociale au sein du personnel" (n° 759)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "les sensibilités communautaires dans le cadre de l'accord SNCB" (n° 760)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre 1
 et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne l'avenir de la SNCB" (n° 763)

- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première 2
 ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan stratégique du gouvernement pour la SNCB" (n° 769)

- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et 2
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne le plan d'investissement pour la SNCB" (n° 770)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et 2
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement à propos de la SNCB" (n° 771)

- M. André Smets à la vice-première ministre et 2
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 773)

Orateurs: Francis Van den Eynde, Jean Depreter, Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Daan Schalck, Jos Ansoms, Frieda Brepoels,** présidente du groupe VU&ID, **Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans, André Smets, Jacques Chabot, Marie-Thérèse Coenen, Olivier Chastel**

Motions

38

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 25 APRIL 2001

15:00 uur

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 25 AVRIL 2001

15:00 heures

La séance est ouverte à 15.11 heures par M. Jacques Chabot, président.

De vergadering wordt geopend om 15.11 uur door de heer Jacques Chabot, voorzitter.

Debat over de toekomst van de NMBS Débat sur l'avenir de la SNCB

- 01** Samengevoegde interpellaties en vraag van
- de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-engagement van de regering" (nr. 755)
 - de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 4402)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de doelstellingen inzake vervoer van reizigers en goederen en de financiële implicaties daarvan in het NMBS-akkoord" (nr. 758)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de groeiende problemen inzake de financiële situatie van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de sociale vrede bij het personeel" (nr. 759)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de communautaire gevoeligheden in het NMBS-akkoord" (nr. 760)
 - mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 763)

- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch plan van de regering over de NMBS" (nr. 769)
 - de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bereikte akkoord binnen de regering aangaande het investeringsplan voor de NMBS" (nr. 770)
 - de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het regeringsakkoord met betrekking tot de NMBS" (nr. 771)
 - de heer André Smets tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 773)
- 01** Interpellations et question jointes de
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'engagement du gouvernement en ce qui concerne la SNCB" (n° 755)
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord conclu au sein du gouvernement sur l'avenir de la SNCB" (n° 4402)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les objectifs en matière de transport de voyageurs et de marchandises et les implications financières de ces objectifs dans l'accord SNCB" (n° 758)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes croissants que pose la situation financière de la SNCB et leurs conséquences en ce qui concerne la paix sociale au sein du

personeel" (n° 759)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les sensibilités communautaires dans le cadre de l'accord SNCB" (n° 760)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne l'avenir de la SNCB" (n° 763)

- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan stratégique du gouvernement pour la SNCB" (n° 769)

- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne le plan d'investissement pour la SNCB" (n° 770)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement à propos de la SNCB" (n° 771)

- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 773)

Le **président**: Chers Collègues, pour ce débat, je propose que chaque intervenant dispose d'un temps de parole de cinq minutes.

01.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Collega's, ik wil onze dienstdoende voorzitter wat bijspringen. Ik ken de sprekerslijst niet helemaal maar ik weet dat ze vrij lang is. Bepaalde fracties, en ik richt mij in het bijzonder tot de collega's van de CVP, zijn zo wijs of zo pervers geweest om drie interpellatieverzoeken in te dienen. Ik durf het woord "pervers" uitspreken omdat de Vlaams-Blok-fractie dat ook heeft gedaan. Dit is dus geen verwijt.

Er zijn dus drie interpellatieverzoeken van de CVP en drie van mijn fractie. De andere fracties waren soberder, dat is natuurlijk hun eigen zaak.

Toch heeft de heer Chabot geen ongelijk om de spreektijd vast te leggen op maximum vijf minuten.

Mijnheer Ansoms, laat het u een troost zijn: vermits u drie interpellatieverzoeken indiende, staat dat bij u toch gelijk met een kwartier spreektijd, net zoals bij onze fractie.

Ik wil de heer Chabot vragen niet te streng om te gaan met de spreektijd van de andere collega's die een beetje minder pervers waren dan wij.

01.02 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, puisqu'il s'agissait d'un débat ouvert, toute une série de personnes se sont inscrites comme interpellateurs. Mais il était bien convenu que tout le monde pourrait prendre la parole. Certains collègues ne sont donc pas inscrits comme interpellateurs, mais interviendront. Ce sera notamment mon cas et celui du collègue Chabot.

Le **président**: Les inscrits supplémentaires sont les suivants: Jean Depreter, Jacques Chabot, Marie-Thérèse Coenen, Lode Vanoost.

Chaque orateur dispose donc de cinq minutes. Et puisque M. Ansoms a introduit trois interpellations, il pourra parler quinze minutes.

01.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, in verband met de werkzaamheden wil ik nog even in herinnering brengen dat in de Conferentie van voorzitters was afgesproken dat alle punten als interpellaties konden worden beschouwd. Dit betekent dat het iedereen vrijstaat een motie in te dienen.

01.04 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat iedereen zijn inleidende commentaar relatief kort houdt, zonder er een tijdslimiet op te stellen. Wij zijn allemaal razend benieuwd naar de uitleg die de minister gaat geven. Ik hoop dat wij ruim de tijd krijgen om replieken te geven achteraf. Ik zal mij niet houden aan de reglementen van interpellaties, tien minuten voor en vijf minuten na en dergelijke. Laat ons soepel zijn. Laat iedereen zijn inleidend woordje doen, laat de minister haar uitleg geven en laat ons dan ruim de tijd nemen voor replieken. Het debat wordt juist interessant nadat wij de eerste commentaar hebben gehoord en daar kunnen op reageren.

01.05 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, en introduction à la discussion, je voudrais d'abord faire quelques considérations politiques plus générales. Je pense que cet accord est un bon accord. C'est un bon accord mais il contient un certain nombre de nuances que je ne nierai pas. Comment en serait-il autrement dans un dossier aussi sensible que celui de la mobilité, qui touche à des aspects à la fois économiques, écologiques, sociaux, européens, et qui doit tenir compte aussi des poussées de fièvre confédéraliste qui, parfois, se manifestent en dehors du gouvernement? Comment ce débat pourrait-il passer sous silence les arbitrages que nous avons faits au niveau fédéral? Notre point de

départ a été, en effet, la nécessité affirmée par le gouvernement au mois d'octobre dernier de se préoccuper de la question de la mobilité en utilisant, entre autres, cet outil SNCB. Mais s'il est vrai que le chemin de fer a évidemment un rôle extrêmement important à jouer en matière de mobilité, il ne s'agit pas seulement d'une question d'offre - et l'offre ne règlera pas tout -, il y a aussi le problème de la demande. La mobilité ne se règlera d'ailleurs pas uniquement au travers du chemin de fer si, par ailleurs, les trois régions ne prennent pas en considération, elles aussi, une série d'éléments dans le cadre de leurs compétences en matière d'aménagement du territoire, de lutte contre la pression automobile, et tous les autres éléments qui sont de compétence régionale.

Il est clair que cette inversion de tendance, cette "trendbreuk" que nous souhaitons mettre en œuvre en matière de chemin de fer doit bénéficier évidemment de l'appui des régions en termes, justement, de diminution de la pression automobile, de politique de stationnement, et tous les autres moyens qui sont dans les mains des régions.

Voilà en termes très résumés une petite introduction plus politique sur le fait qu'il s'agit d'un bon accord mais d'un accord qui a fait aussi l'objet, au niveau fédéral, d'un certain nombre d'arbitrages.

Que contient-il en termes d'objectifs généraux? Vous le savez, des objectifs ambitieux ont été confirmés: d'ici 2010, augmentation de 50% du trafic de voyageurs et de marchandises, et par ailleurs, inscription de la SNCB dans un contexte européen.

Betreffende het fileprobleem is het evident dat in het investeringsplan de infrastructuurcapaciteiten, het materiaal dat nodig is om het hoofd te bieden aan de noden van de spitsuren, goed afgebakend worden. Op die manier kan een positieve bijdrage geleverd worden tot het oplossen van het fileprobleem, of alleszins tot het begin van een oplossing ervan.

Autre élément très important de cet accord, le contrat de gestion. Nous avons pris des engagements fermes à l'égard des usagers sur trois aspects, sur lesquels je ne reviendrai pas en détail: sécurité, ponctualité et qualité.

Le volet "sécurité", nous l'avons longuement évoqué la semaine dernière en répondant aux questions que vous avez posées consécutivement

au triste accident de Pécrot, qui vous a amenés à essayer de faire le point sur ce volet.

En ce qui concerne la ponctualité et le dédommagement des voyageurs, on sait que l'exercice ne sera pas simple. La volonté du gouvernement fédéral est très claire. Nous avons choisi de prendre comme modèle, par analogie, la SNCF, qui applique un système d'indemnisation des voyageurs. Nous sommes cependant conscients que nous ne pourrions pas copier le système français à l'identique, dans la mesure où notre réseau est de taille beaucoup plus modeste. Nous sommes donc amenés à rechercher un système de dédommagement des voyageurs pertinent et réalisable pour la société, qui tienne compte des particularités de notre réseau. Ce système devra inclure des éléments tels qu'une charte de qualité, les questions de confort, de propreté, de formation du personnel des guichets, de normes de qualité en matière d'offre et de correspondances avec d'autres moyens de transport. Et n'oublions pas qu'il faudra procéder à la promotion d'une tarification qui soit à la fois simple, lisible et compétitive par rapport, entre autres, à la route.

Het betalen van een schadevergoeding aan reizigers die te lijden hebben onder vertragingen, is dus expliciet voorzien in het akkoord binnen de regering, conform de initiatieven die ik in dit verband heb genomen via de creatie van een werkgroep die overigens al voorstellen heeft geformuleerd.

Het tweede element betreft de structuur, dus corporate governance, bonne gestion en de wijze waarop de structuur van de NMBS hervormd zal worden. De kwestie van de enveloppe is één zaak, en we zullen daar nog over spreken, dat is evident. Deze belangrijke zaak is slechts één zaak, want hiermee begint alles. Dat is ook de reden waarom de regering nogmaals een bijkomende inspanning heeft geleverd. Het geld is dus slechts het begin. Belangrijker is wat ermee gedaan wordt. De enveloppe is enorm groot, zelfs volgens de verschillende interpretaties. Om garanties te hebben over de besteding van die enorme enveloppe heb ik altijd aangedrongen op de nodige structuurwijzigingen. Die moeten ervoor zorgen dat de overheid kan nagaan hoe het geld dat ze ter beschikking stelt wordt aangewend.

N'oublions pas non plus la question du respect de certaines règles de bonne gestion - ou de "corporate governance" -, dans la mesure où on peut parler du montant de l'investissement et des modalités choisies: financement alternatif ou

financement fédéral au sens propre. Mais la question de cette enveloppe n'a de sens que si l'on se prémunit aussi par une réforme structurelle indispensable relative à la question de la bonne gestion, à savoir les questions de transparence financière et d'organisation de la comptabilité analytique par département au sein de la SNCB.

Nous discuterons d'ailleurs du prochain rapport de la Cour des comptes, et ce, conjointement dans cette commission et dans celle en charge de ce rapport. Ce rapport, basé sur l'audit qui lui a été demandé par la Chambre, présentera lui aussi un intérêt en matière de gestion financière et d'organisation de cette gestion financière. Dans une société telle que la SNCB, qui brasse des sommes considérables et qui dispose d'une dotation fédérale extrêmement importante, il faut évidemment que l'on puisse identifier convenablement les flux financiers.

L'entreprise est autonome, mais elle est aussi publique et il importe de garder une organisation qui garantisse le contrôle public et l'efficacité que doit avoir une entreprise de cette taille dans un cadre européen et dans celui, par ailleurs, d'un service public de transport en commun. Il faudra donc réformer les structures internes, définir la mission du conseil d'administration, d'une part, et du conseil stratégique de l'autre, réorganiser les différentes directions à l'intérieur de la SNCB. Et nous devons en particulier nous préoccuper de la question de la gestion des ressources humaines, qui fera l'objet d'une direction transversale propre, chargée de l'ensemble des problèmes liés au personnel pour l'ensemble de la société.

De raad van bestuur zal herleid worden tot 9 leden + 1: 5 Nederlandstaligen en 5 Franstaligen. De bestuurders worden benoemd door de regering na een oproep tot kandidatuurstelling in het Belgisch Staatsblad. Minstens een derde van de raad van bestuur moet ofwel mannelijk ofwel vrouwelijk zijn. In het licht van de regel van corporate governance worden de bestuurders benoemd op basis van hun competenties die voldoende complementair moeten zijn om de belangrijkste domeinen te bestrijken, zoals de financiële analyse en de boekhoudinganalyse, de juridische aspecten, de transportsector, de mobiliteit, het personeel, de strategie en de sociale relaties. De uitoefening van het mandaat van bestuurder is onverenigbaar met de uitoefening van een politiek mandaat in de uitvoerende of de wetgevende macht. Dat is heel belangrijk. De regels van corporate governance zullen van toepassing zijn. De cumulatie van de functies van bestuurder en bestuurder-directeur zal niet langer mogelijk zijn. Deze cumulatie

zorgde altijd voor problemen inzake de controle. Bepaalde mechanismen zorgden er immers voor dat bepaalde instanties hun eigen beslissingen moesten controleren. De federale overheid die de bevoegdheid behoudt de bestuurders te benoemen op basis van hun bekwaamheid, zal de bestuurders eveneens kunnen ontslaan. Dat gebeurt met een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Ik ga dieper in op de strategische raad. Teneinde de belangrijkste stakeholders van de onderneming nauw te betrekken bij het wel en wee van de onderneming en om rekening te houden met hun advies en competentie wanneer strategische beslissingen voor de onderneming moeten worden genomen, zal een strategische raad worden opgericht. Die raad bestaat uit de 10 leden van de raad van bestuur, 3 leden van de werknemersvertegenwoordigers van de ondernemingen die behoren tot een organisatie vertegenwoordigd in de NAR, en 3 leden komen van de 3 regionale openbare vervoersmaatschappijen. Er worden eveneens 6 plaatsvervangers aangesteld die de vergadering kunnen bijwonen zonder stemrecht. Samen met de toezichthoudende minister is de strategische raad bevoegd voor de uitwerking, de onderhandeling, de uitvoering en het volgen van het tienjareninvesteringsplan. Hij is eveneens bevoegd voor de onderhandeling en de uitvoering van het beheerscontract. Bovendien kan de raad van bestuur de strategische raad om advies over of het even welk punt vragen.

La présence d'organisations syndicales a fait l'objet de pas mal de commentaires. Or, je considère qu'il s'agit ici d'un bon accord, même si je pense qu'il aurait été opportun de pouvoir travailler dans une autre logique. Dans ce cadre, l'exclusion du conseil d'administration était peut-être une blessure inutile.

Par ailleurs, je pense qu'il est normal, de manière générale, que les syndicats ne soient pas nécessairement associés à la gestion. Mais le ferroviaire a toujours fait exception, dans des formes diverses, au niveau européen. Je pense cependant que nous aurions pu faire un autre choix.

Nous avons fait le choix de placer ou d'introduire les organisations syndicales dans le cadre de ce conseil stratégique. Dès lors, il faudra, sur la base des compétences prévues dans l'accord, organiser au mieux cette relation, ce dialogue, cette concertation avec les organisations syndicales au travers de ce conseil stratégique.

Het is eveneens belangrijk dat echt met de gewesten kan worden samengewerkt. Daartoe wordt een intergouvernementeel comité voor het openbaar vervoer, het zogenaamde ICOV, worden opgericht waarin de drie regionale ministers bevoegd voor openbaar vervoer, zitting hebben, samen met de federale minister van Mobiliteit. Het ICOV zal opgericht worden door het overlegcomité federale overheid-gewesten. Er wordt ook een permanente steungroep van ambtenaren van de vier betrokken niveaus geïnstalleerd. Dat vormt de garantie voor een betere samenwerking tussen de gewesten en het federale niveau met betrekking tot de spoorwegen. Het comité zal instaan voor de coördinatie van het openbaar vervoer en de uitvoering van het meerjarenplan voor investeringen volgen en controleren. De ICMIT blijft bevoegd voor de coördinatie in alle materies betreffende mobiliteit, vervoer, infrastructuur en telecommunicatie, dus in meer aangelegenheden dan het openbaar vervoer alleen.

Ik kom dan bij de hergroepering van de bedrijfseenheden. Om rekening te houden met voornoemde doelstellingen en om de diverse uitdagingen effectief te kunnen aanpakken en de verschillen in de marktomstandigheden ten volle te kunnen benutten zonder aanleiding te geven tot een onnodige desorganisatie van het bedrijf, verdient het aanbeveling de 22 bestaande bedrijfseenheden binnen de bestaande juridische entiteit van de NMBS – die gehandhaafd wordt – te hergroeperen tot 6 bedrijfseenheden.

Het gaat dan om binnenlands personenvervoer, internationaal personenvervoer, goederenvervoer (dat B-cargo, IFB en ABX Logistics omvat), 4) beheer van het netwerk, 5) bestuurders en onderhoud van het materieel op lange en korte termijn op het vlak van onder andere de veiligheid en 6) patrimoniumbeheer. De laatste bedrijfseenheid omvat het onderhoud van de infrastructuur, het facility management en het milieubeheer

De hergroepering binnen de laatste drie entiteiten, namelijk beheer van het netwerk; onderhoud van het materieel; en patrimoniumbeheer, infrastructuur en immobiëlen, houdt ook rekening met de groepering van en de synergie tussen competenties.

Daarenboven komen er drie nieuwe, horizontale directies. Een eerste is Financiën, thesaurie en reporting; een tweede is Human Resources, (personeelsbeleid, sociale betrekkingen, personeelsadministratie en veiligheid) en een

derde is Technologie, mobiliteitsonderzoek en integrale kwaliteit (inclusief strategische ontwikkeling telecom en informatica). Het is inderdaad belangrijk dat een dergelijk groot bedrijf zo'n departement heeft.

Er wordt van de onderneming verwacht dat ze op basis van dat kader en na een overgangsperiode het schema progressief zal hebben geïmplementeerd, zonder dat de werking van het bedrijf erdoor wordt verstoord.

Tenslotte, de rol van de overheid in het beleid omtrent het openbaar vervoer wordt op verschillende manieren versterkt.

De NMBS moet een precies vervoersplan voorstellen op basis van de mobiliteitsbehoeften die door de regering werden bepaald. Daarnaast moet de maatschappij elk jaar een uitvoerig rapport indienen. De praktische regeling zal in het beheerscontract worden uitgewerkt.

Bovendien wordt de opdracht inzake openbare dienstverlening uitgebreid tot het grensoverschrijdend verkeer.

De financiële transparantie van de NMBS zal worden verbeterd (eerste stap gezet door het eerste bijvoegsel bij het beheerscontract), wat aan de Staat de kans biedt een preciezere controle uit te voeren. De NMBS engageert zich ten aanzien van de overheid op het vlak van de uitvoering en de planning van het investeringsprogramma, op het vlak van de transparantie van de rekeningen en de controle en op het vlak van het naleven van de financiële resultaten in termen van exploitatiekosten en toegelaten schuld.

Wat de financiële transparantie betreft, wenst de regering zowel de boekhoudkundige transparantie binnen het bedrijf, als de efficiënte aanwending van de publieke middelen te garanderen door een aantal wettelijke en reglementaire wijzigingen door te voeren die op 1 januari 2002 in werking moeten treden. Ik som deze garanties even op.

Ten eerste, voor alle sectoren waarin zij actief is, moet een analytische en balansanalyse worden gemaakt in overeenstemming met de nieuwe Europese richtlijnen. Ten tweede moet er een specifieke boekhouding voor de investeringen worden bijgehouden. Elk afzonderlijk investeringsproject, gefinancierd in overeenstemming met het aangenomen investeringsplan, zal een activarekening hebben met identificatie en waardedatum van de tegoeden en de tekorten. Ten derde moeten de

activiteitssectoren worden vergoed die geld lenen a.d.h. een interest, berekend in overeenstemming met de marktvoorwaarden voor ondernemingen met een gelijkwaardige financiële structuur. Ten vierde moet een maandelijks verslag worden uitgebracht over de resultaten per activiteitssector, samen met een verslag van de dienst van het ministerie van Financiën. Dat zijn belangrijke garanties inzake de transparantie van de financiële situatie van de onderneming.

Tevens beslist de regering om de boekingen van de investeringsdotatie te wijzigen. Met het oog op de transparantie en de leesbaarheid van de rekeningen zal de minister in samenwerking met de NMBS een voorstel doen aan de regering om het heffingssysteem, dat werd bepaald in de wetten van 20 december 1995 en 17 maart 1997 en in de uitvoeringsbesluiten ervan, te wijzigen. Het door de regering gekozen systeem zal in een wettelijke maatregel worden ingeschreven die de bestaande maatregelen zal vervangen.

Dit zijn voor mij de belangrijkste elementen van de hervorming: de nieuwe structuur, de wijzigingen aan het beheerscontract en de nieuwe garanties inzake de transparantie in de financiële situatie.

Ik sluit hiermee mijn betoog. Op de vragen in verband met de concrete bestemmingen van de investeringsmiddelen voor de komende 12 jaar zal ik na de interpellaties terugkomen. Overigens heb ik reeds sinds 30 maart 2001 kennis kunnen nemen van de uiteenlopende standpunten over de ene en de andere beslissing in het investeringsplan. In ieder geval wijs ik erop dat het akkoord meer is dan een louter financieel akkoord. Hiermee krijgt de NMBS een nieuwe structuur en wordt een perspectief geboden op de verdere financiering en een nieuw beleid voor het reizigers- en goederenvervoer per spoor.

01.06 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, zoals ik daarnet bij de regeling van de werkzaamheden heb aangekondigd, zal mijn fractie in dit debat tot driemaal toe het woord voeren. Collega Mortelmans zal het hebben over het plan, meer bepaald over de openheid waarmee dit plan wordt behandeld. Collega Sevenhans zal ingaan op de specifieke Antwerpse situatie en de daarmee samenhangende problemen inzake het goederenvervoer en zo meer. Ikzelf houdt een algemeen betoog.

Mevrouw de minister, sta mij toe vooreerst op te merken dat u een dossier behandelt dat een stuk minder technisch is dan vaak wordt voorgesteld.

Het is minder technisch omdat in ons land dagelijks honderdduizenden burgers de spoorwegen gebruiken en, helaas, geconfronteerd worden met de bekende problemen. Destijds leerden wij op school dat België niet alleen de eerste spoorlijn op het vasteland in dienst nam, maar dat het ook het beste net had van de wereld. Welnu, mevrouw de minister, ik kan u verzekeren dat de spoorreiziger aan die gouden tijd alleen maar met heimwee kan terugdenken. Wie dagelijks de trein neemt in ons land – en bijna zei ik dat ik een van die slachtoffers ben –, ervaart dat de treinen vaak te laat zijn, soms met een paar minuten, soms langer, en dit met alle gevolgen vandie, want de meesten moeten op tijd op het werk zijn.

Wanneer de trein te laat is, mogen ze zich zelfs gelukkig prijzen, want het komt almaar vaker voor dat treinen helemaal niet meer vertrekken. In het station wordt dat aangekondigd met de laconieke mededeling “wegens ontbreken van een machinist zal de trein niet vertrekken”, wat ikzelf al herhaaldelijk de voorbije maanden heb gehoord.

Mevrouw de minister, dat is de situatie die de consument-reiziger dagelijks ervaart. Die klachten zijn niet nieuw voor u. Ongetwijfeld hebt u het zelf nog niet meegemaakt, want u komt niet met de trein naar het kabinet. In ieder geval, we hebben u daar al veelvuldig op gewezen. U glimlacht, mevrouw de minister? Mag ik u erop attent maken dat het niet belachelijk is om met de trein naar het werk te gaan? Dat is het dagelijkse vervoermiddel van de meeste van onze landgenoten. In ieder geval, u kent dus de situatie.

Het is tijd dat u een efficiënte en snelle oplossing uitdoktert. Wij zullen van u geen volledige oplossing eisen, want u kunt ook niet toveren.

Tot nu toe hebben we steeds moeten horen dat daaraan gewerkt werd en dat er vooral veel geld op tafel moest komen. Uiteindelijk belooft de regering ons dat over meer dan tien jaar 640 miljard geïnvesteerd zal worden, hoewel dat slechts de helft is van wat nodig is.

Dat is de situatie op het ogenblik en die u zult toelichten. We zullen zeer kritisch naar uw verklaring luisteren, niet enkel omdat het ter beschikking gestelde bedrag te laag is, maar vooral omdat u als vertegenwoordiger van het groene gedachtegoed van de oplossing van de wantoestanden een stokpaardje gemaakt hebt. Nog maar enkele weken geleden heb ik bij het nemen van die vermaledijde trein van Gent naar Brussel een folder gekregen van uw partij, waarin

aan alle reizigers werd meegedeeld hoe formidabel het zou worden. Misschien kunt u ons zo dadelijk van het tegenovergestelde overtuigen, maar ik heb de indruk dat zulks niet klopt.

Ik verklaar mij nader. Behalve het feit dat de regering u niet de nodige middelen heeft gegeven, is u zelfs gedurende een periode de leiding van het dossier ontnomen. Het was de kabinetschef van de eerste minister die het nodig vond in opdracht van de grote baas de zaak te coördineren en te organiseren.

Daarnaast moet ik toch met klem stellen dat er in het dossier een aantal taboes bestaan. Dat gebeurt wel vaker in de politiek. Het grote taboe in het dossier is de 60/40-verdeling. Iedereen weet dat de verdeling van 60% voor Vlaanderen en 40% voor Wallonië niet overeenkomt met enig objectief criterium. De verdedigers van dat systeem weten dat eveneens. Ik heb u noch de heer Di Rupo ooit met rationele argumenten dat sacrosanct cijfer horen verdedigen. Ook in Vlaanderen weet iedereen dat. Zelfs de SP heeft hierover meer dan eens bij monde van haar woordvoerder gesteld dat de verdeelsleutel niet langer aanvaardbaar was en dat de middelen eindelijk op basis van objectieve criteria moesten worden verdeeld. Zij voegde daaraan toe dat Vlaanderen op het ogenblik voornamelijk middelen nodig heeft voor de ontsluiting van de havens van Antwerpen en Gent en de verbinding tussen Zeebrugge en Gent. De heer Sevenhans zal daarover straks uitweiden.

Iedereen weet dat, maar u bent, in naam van de regering, dus niet alleen in uw eigen naam, systematisch dit taboe blijven verdedigen, hierin ondersteund door onder meer de heer Di Rupo die terzake nogal wat boude uitspraken heeft gedaan. Dit betekent dat men daar de Vlaamse belangen in naam van een taboe, uitgevonden in het zuiden van het land, blokkeert.

Sterker nog: op het ogenblik dat de Vlaamse regering – en voor mij moest ze dat niet doen – dit probleem wou omzeilen door het zelf te financieren, zeiden u en de heer Di Rupo, en natuurlijk de mensen die u vertegenwoordigen, ook nog eens gezegd dat zoiets niet kon. Er mocht hier geen regionaal geld voor gebruikt worden, het moest en het zou federaal blijven, dus pseudo-unitair of “paleo-Belgisch”. Het moest zo blijven, niet meer of niet minder. De Vlamingen waren dus al bedrogen en toen zij geld op tafel wilden leggen om dan tenminste de nefaste effecten van dat bedrog voor hun economie te omzeilen, mocht zelfs dat niet.

Ondertussen is dit niet verholpen. Mevrouw de minister, ik betreur dit, niet omwille van het “paleo-Belgische” argument, maar doodgewoon omdat het toch te kras is, collega’s, dat we worden bedrogen en bestolen, en dat we dan nog eens betalen om te mogen bestolen worden. Dit is de huidige situatie in dit land.

Vandaar, mevrouw, dat ik namens het Vlaams Blok en namens dat gedeelte van Vlaanderen dat op dit ogenblik nog niet politiek correct gemaakt is, en dat dus nog durft te reageren en af en toe kritisch zijn, zulk een situatie toch zeer sterk aan de kaak moet stellen.

Naar mijn mening is er maar een oplossing op dit vlak. Consequent met al wat de jongste decennia is gebeurd in deze staat, is dat de splitsing van de spoorwegen. De Franstalige collega’s moeten nu niet beginnen met te zeggen dat de trein dan aan de taalgrens zal stoppen. Ik heb u dat horen zeggen over Wallonië in de tijd van Leuven Vlaams. Toen zou de cultuur stoppen in Waver en niet meer verder naar het noorden gaan. De trein stopt ook niet aan de grens tussen Belgisch-Luxemburg en het Groothertogdom Luxemburg. Het zou als voordeel hebben dat wij dan tenminste baas bleven over eigen centen. Ik kan u verzekeren dat wij die centen dringend nodig hebben omdat de problemen van de spoorwegen in Vlaanderen met de dag scherper worden.

Ik herhaal het, mevrouw de minister, dit is niet alleen een theoretisch-politieke discussie. Dat die problemen bestaan ervaart het grootste gedeelte van de actieve bevolking dagelijks.

Ik heb gemerkt dat u aan politiek doet. Ik heb daarstraks gealludeerd op de folders die u terzake uitdeelde in verband met de spoorwegen. Ik kan u verzekeren dat anderen dit ook kunnen, op basis van feiten, van de huidige situatie, en niet op basis van dagdromen. Ik vraag u dan ook terzake heel dringend maatregelen te treffen.

01.07 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, vooreerst verwondert het mij enigszins dat precies de heer Van den Eynde sust dat we er niet voor bevreesd hoeven te zijn dat de treinen aan de taalgrens zouden stoppen. Ik dacht dat zijn collega Tastenhoye een tijdje geleden het schitterende idee heeft gelanceerd om bij wijze van Vlaamse politiek de treinen niet meer naar Brussel te laten rijden. Het Vlaams Blok zal straks toch eens duidelijkheid moeten scheppen over wat het nu eigenlijk wenst.

Laat ik nu ingaan op de kern van de zaak. Mevrouw de minister, graag vermeld ik een aantal positieve punten. Een eerste is dat er een akkoord tot stand is gekomen. Dat op zichzelf is al lovenswaardig. U zult het echter met mij eens zijn dat er nog veel werk op de planken is. Het gaat om een principeakkoord met een aantal voorlopige afspraken, waarvan de uitwerking nog veel werk en tijd zal vergen, terwijl we eigenlijk niet veel tijd meer mogen verliezen.

Voorts is het volgens mij belangrijk dat het akkoord in een globale mobiliteitsvisie past, want uiteindelijk is de NMBS in de toekomst slechts een van de vele spelers. Ik hoop u de prognoses inzake de vervoerstromen voor de komende jaren, die ook permanent worden bijgestuurd, niet te citeren; die zijn bekend. Het woord verkeersinfarct is al een aantal malen gevallen. Wij moeten bekijken hoe de spoorwegen kunnen bijdragen tot een oplossing. Ik denk tevens dat ook andere thema's in het debat aan bod moeten komen. Zo heb ik tijdens de begrotingsbespreking al de enorme toename van het aantal bedrijfsvoertuigen aangekaart. Er zijn dus ook andere maatschappelijke trends inzake mobiliteit die in ogenschouw moeten worden genomen. De NMBS vormt slechts een aspect van de problematiek.

Het akkoord is, mijns inziens, slechts een aanzet. De trainer heeft nu zijn voetbalploeg opgesteld met de bedoeling om, zoals alle trainers, de match te winnen. Naarmate de werkzaamheden vorderen, zullen we kunnen vaststellen of het akkoord inderdaad resulteert in een algemeen, verder reikend plan. Het is belangrijk zo snel mogelijk met de bespreking van het beheerscontract te starten. Het beheerscontract moet alvast een aantal principes van het akkoord concretiseren. De wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven en de wet op het beheerscontract waren een eerste oefening, waarvan we vandaag – laten we eerlijk zijn – de onvolkomenheden moeten vaststellen. Alleszins moet het nieuwe beheerscontract veel meer corpus krijgen met meer details. We zijn het er bijvoorbeeld over eens dat de overheid de doelstellingen van mobiliteit bepaalt en dat het beheerscontract een van de instrumenten is om die te verwezenlijken.

Voorts moet werk worden gemaakt van het investeringsprogramma. Daarnaast lijkt het mij onontbeerlijk dat de wet van 1991 fundamenteel moet worden gewijzigd met het oog op corporate governance. Dat betekent dat we ons niet mogen beperken tot een hervorming van de spoorwegen. Hetzelfde thema is ook van toepassing op andere

overheidsbedrijven, die weliswaar niet onder uw bevoegdheid ressorteren, mevrouw de minister. De overheid moet onderzoeken of de bepalingen van de wet van 1991 voor bijvoorbeeld De Post en Biac wel de ideale waren. We moeten nagaan hoe we op het vlak van universele dienstverlening en dienstverlening aan de klant in het algemeen die wet kunnen verfijnen en hoe we nieuwe beheerscontracten kunnen sluiten.

Positief aan het NMBS-akkoord is dat we op de drie belangrijke domeinen, het binnenlandse reizigersvervoer, het internationale reizigersvervoer en het goederenvervoer, een aantal ambities naar voren schuiven die niet de minste zijn. Met plezier verneem ik dat we op het vlak van het binnenlandse reizigersvervoer moeten komen tot objectieve, minimale kwaliteitsnormen. Mevrouw de minister, ik hoop dat we die op termijn kunnen verfijnen, zodanig dat iedereen in ons land op een gelijke manier wordt bediend. Op die manier zullen we ook niet meer de 60/40-verdeling hoeven te hanteren.

Ik denk dat de 60/40 momenteel een *modus vivendi* is waarmee ook wij kunnen leven. In de toekomst moeten de normen voor zowel binnen- en buitenlands reizigersvervoer als voor goederenvervoer zo worden verfijnd dat we die andere sleutel op termijn kunnen laten vallen, al hebben wij er in de context van het huidige investeringsplan geen moeite mee.

De doelstelling van 50% groei voor het binnenlands reizigersvervoer is niet alleen ambitieus, maar ze moet ook verder verfijnd worden. "Reizigers" zonder meer zou betekenen dat men in dezelfde fout vervalt als bij het huidige beheerscontract waar over het aantal kilometers wordt gesproken, zij het onderverdeeld in week- en weekenddagen. Bij nader inzien blijkt dat 30% van het weekendaanbod zou kunnen worden geschrapt zonder dat men het beheerscontract met voeten treedt. Bij een volgend beheerscontract dient daar zeker op gelet, zodat het de overheid voldoende garanties biedt.

Zowel uw als mijn partij zijn – elk vanuit een andere filosofie – lange tijd tegenstander geweest van internationaal reizigersvervoer. Vandaag moeten we evenwel vaststellen dat treinvervoer over lange afstand vliegtuigreizen uitspaart, wat een positieve evolutie is. Ik maak mij wel zorgen over de democratisering van het internationaal reizigersvervoer. We zien immers dat de prijszetting volledig vrij is, vermits het niet tot de universele dienst behoort. Anderzijds zijn er nog weinig snelle treinen tussen de grote Belgische

steden. Vele IC-verbindingen zijn nog met moeite IR-verbindingen of bijna veredelde L-verbindingen. Treinen die om de 20 kilometer stoppen zijn eigenlijk geen IC-verbindingen meer. Als men op grote afstand concurrentieel wil zijn met de wagen, zal men toch performanter moeten worden. Ik hoop dat dit in het beheerscontract of zelfs in de wet kan worden opgenomen.

Wat het goederenvervoer betreft, vind ik het goed dat men kiest voor een sterke toename, maar ook voor één geïntegreerd vervoerbedrijf. Ik heb mij in deze Kamer nog niet uitgesproken over het ABX-dossier, maar ik ben tevreden dat de regering vandaag iets genuanceerder is en het belang inziet van de rol van de trein in het transport van goederen van start tot aankomst. Ik beweer hiermee niet dat ABX moet verder doen zoals vandaag de dag, of dat er geen transparantie in de boekhouding moet zijn. Toch ben ik tevreden dat men inziet dat zoveel mogelijk goederen op de trein moeten. Van bij de start dient men te weten waar die goederen vandaan komen en waar ze moeten toekomen.

Inzake het investeringsplan denk ik dat we hier maanden hebben verloren door te discussiëren over vijf, zes plannen en uiteindelijk ligt het plan van de NMBS weer ter tafel, al wordt het iets langer uitgesmeerd.

Eerlijk gezegd vind ik het beheerscontract veel belangrijker dan het investeringsplan omdat geen enkel investeringsprogramma het langer dan zes of zeven jaar heeft volgehouden. Hoewel de huidige termijn vijftien jaar beslaat, weet iedereen dat de eerste wijzigingen er na vijf, zes jaar zullen aankomen. Als garantie voor het publiek lijkt het beheerscontract mij veel belangrijker.

Ik ben het niet eens met degenen die beweren dat er niets gebeurt en dat we het dubbele nodig hebben van wat nu ter beschikking wordt gesteld. Met de middelen voor het GEN en de andere vastgelegde kredieten samen komen we toch op 120 miljard meer investeringen. Dat is niet niets.

Natuurlijk ben ik er voorstander van om zoveel mogelijk en zo snel mogelijk te investeren; daar zijn wij allemaal voor. Alleen denk ik dat het niet alleen een kwestie is van geld te geven aan de NMBS. Zij moet ook klaar zijn met haar plannen en er moet rekening worden gehouden met de termijnen voor de afhandeling van de bouwvergunningen en eventuele wijzigingen aan de gewestplannen. Als de regering de NMBS de eerstkomende twee jaar tientallen miljarden meer toebedeelt, dan zal de maatschappij – daarvan

ben ik overtuigd – die bijkomende middelen niet zinvol kunnen spenderen. Er zijn immers maar een gering aantal plannen nagenoeg volledig uitgewerkt. In ieder geval moet er planmatig worden gewerkt, want anders zou het wel eens kunnen dat, omdat men te vlug gaat, wordt geïnvesteerd in zinloze projecten.

Mevrouw de minister, er zijn nog een aantal onbekende factoren. Het aandeel van de alternatieve financiering is helemaal nog niet ingevuld; het is zelfs nog niet zeker of dat er komt. Ik denk dat op dat vlak het investeringsprogramma onder druk zou kunnen komen. Vandaar dat de timing zeer belangrijk wordt. Ik geef een voorbeeld. Terwijl oorspronkelijk in het regeringsakkoord 65 miljard voor het GEN was voorzien, dat in Brussel een aantal problemen moet oplossen, wordt voor dat project in het investeringsprogramma nu bijna 132 miljard uitgetrokken. Ik heb daar geen probleem mee. Wel is het belangrijk wanneer bepaalde middelen zullen worden geïnvesteerd, omdat ik het er wel moeilijk mee zou hebben als een aantal even zinvolle projecten zouden moeten wijken voor de Brusselse initiatieven. Ik beweer niet dat het zo is. De timing van het investeringsprogramma zal om die reden echt belangrijk zijn.

Wat dan het bestuur en beheer van de NMBS betreft, mevrouw de minister, roep ik u op om de insinuaties en het gehacketak met de raad van bestuur en de gedelegeerde bestuurder tot een minimum te beperken. Hiermee verliezen we alleen maar tijd. Toen vanuit een aantal hoeken het ontslag van de heer Schouppe werd gevraagd, dan liet mij dat koud. Er waren toen slechts twee mogelijkheden: ofwel ging de regering daar niet op in; ofwel benoemde ze iemand anders. Er is hiermee al te veel tijd verloren. Het moet nu zo vlug mogelijk worden uitgeklaard wie de gesprekspartner van de regering is. Ik heb immers de indruk dat praten nog altijd beter is dan bakkeleien, wil men resultaten bereiken.

We hebben in de pers ook kunnen lezen wat er allemaal met de raad van bestuur is misgelopen. Dat was terecht. Desalniettemin heb ik weinig gehoord over de tekortkomingen van de overheid. De federale overheid beschikt niet meer over voldoende knowhow, want die zit allemaal bij de NMBS. Dat is ons aller verantwoordelijkheid, wat al aan de gang is voordat u twee jaar geleden bevoegd werd, mevrouw de minister. Die lacune moet worden weggewerkt, anders zal het steeds bij globale akkoorden blijven.

01.08 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me aan bij de vaststelling van de heer Schalck dat er een akkoord is over de NMBS. Daar blijft het bij. Er is een akkoord dat in een lege doos wordt verpakt met een paarsgroene strik en als een waardevol geschenk wordt verkocht. Als deze regering in iets zeer goed is, dan is het in het creëren van illusies. Ze probeert inderdaad lege dozen te verpakken als waardevolle geschenken.

Op de avond dat wij hier naar huis werden gestuurd, was de show, opgesteld door Slangen en co, af. Vandaar dat de bevoegdheid aan mevrouw Durant voor enkele maanden werd ontnomen en aan de heer Coene werd gegeven, want u zou waarschijnlijk te eerlijk geweest zijn in het presenteren van het zogenaamde akkoord. Dat was te gevaarlijk. Daarom kon men deze prachtige show beter door de meester-illusionist, de David Copperfield van de Belgische politiek die de heer Verhofstadt had, in zijn gekende stijl laten presenteren, daarbij geholpen door mevrouw Durant, de bevallige assistente in het groene kleedje. Wij zagen onmiddellijk, bij het begin van de presentatie, dat het een lege doos was, maar na een paar weken hebben wij vastgesteld dat het niet tot een lege doos beperkt blijft maar dat, indien het plan zo zou worden uitgevoerd, het voor de NMBS een doos van Pandora wordt. Als dit akkoord zou worden uitgevoerd, dan zal het heel grote, negatieve gevolgen hebben voor deze maatschappij.

Ik zou graag een viertal illusies proberen te doorprikken.

Ten eerste, deze regering, de heer Verhofstadt op kop, beweert dat zij 677 miljard zal investeren in het spoor. U knikt, mevrouw Durant, dat het zo is.

Uw regering beweert ervoor te zullen zorgen dat tegen 2010 50% meer reizigers en goederen vervoerd zullen worden. Uw regering belooft een soort quantumsprong voor het openbaar vervoer en de NMBS. Als u niet dringend ingrijpt - en ik zal u straks zeggen waarom - is het gevaar reëel dat in plaats van 50% vooruitgang er een achteruitgang van het openbaar vervoer zal plaatsvinden!

Ik kom tot de derde illusie. Deze regering, daarin bijgestaan door de assistent van David Copperfield, minister-president Dewael, wil ons doen geloven dat het een geweldige overwinning voor Vlaanderen is. Volgens de regering wordt Vlaanderen beter van dit akkoord. Ik zal proberen aan te tonen dat het communautair wafelijzer

waarvan de CVP dacht dat het opgeborgen was, door deze regering werd bovengehaald en gebruikt ten nadele van Vlaanderen en ten voordele van Wallonië.

Een vierde illusie is dat de treingebruikers met dit akkoord moeten geloven dat zij erop vooruitgaan, dat de treinen stipter gaan rijden, dat er meer treinen gaan rijden, dat er sancties zullen komen en dat zij zelfs zullen worden vergoed als de treinen vertraging hebben. Ook hier zal ik proberen aan te tonen dat dit een illusie is.

Ten eerste, er wordt 677 miljard frank meer geïnvesteerd dankzij de regering-Verhofstadt, een echte groene trendbreuk. U hebt dit daarnet nog eens, in uw inleiding herhaald. Een paar dagen geleden luisterde ik naar een programma op de radio waarin men een originele naam mag bedenken voor een actueel thema. Het gespreksonderwerp van de dag is niet de NMBS maar de sombere en natte lente. De luisteraars mochten een originele naam bedenken voor de lente die we beleven. Een anonieme beller vond het een typische Verhofstadt-lente, wat mijns inziens de meest originele naam is. Die naam komt dus niet van mij, ere wie ere toekomt. Wat is een Verhofstadt-lente? Welnu, het is een lente met veel zonnige dagen maar verspreid over 10 tot 15 jaar. Een betere vergelijking voor dit akkoord had ik niet kunnen bedenken. Het is een prachtig akkoord voor de NMBS, er wordt de maatschappij een geweldige toekomst beloofd met enorme investeringen. Er is slechts een minpuntje: alles wordt gespreid over 10 tot 15 jaar!

Wie is de man achter de schermen die zijn slag heeft thuisgehaald? Niemand minder dan de minister van Begroting. Minister Vande Lanotte heeft geen millimeter toegegeven op het akkoord dat u hebt gesloten op 17 oktober 2000. Wat is de realiteit? Hoeveel wordt er door deze regering meer geïnvesteerd in deze legislatuur? Het antwoord is simpel: geen frank meer dan datgene wat minister Vande Lanotte had afgesproken. Hij had afgesproken 1 miljard frank per jaar meer te investeren: in 2001 1 miljard, in 2002 2 miljard, in 2003 3 miljard, samen 6 miljard frank. Mocht dit bedrag effectief 6 miljard frank meer zijn, we zouden gelukkig zijn. In 2000 heeft de heer Vande Lanotte echter 1/12 van het bedrag dat hij aan de NMBS moest betalen niet uitbetaald. Mevrouw de minister, u hebt dat nooit ontkend. Dit betekent dat er 2,3 miljard frank van de 6 miljard moet worden afgetrokken. Interessant om na te gaan is eens te onderzoeken wat deze regering met een groene minister op het departement Vervoer doet in vergelijking met de slechte regering van eerste

minister Dehaene en van de CVP.

Ik geef grif toe dat in het verleden te weinig geïnvesteerd is geworden in het spoor. De regering Dehaene-I heeft in haar legislatuur en in een periode van grote budgettaire problemen 17 miljard frank meer gegeven aan het spoor!

Wat heeft de regering Dehaene II gedaan, in volle discussie, in volle beleid en strijd in het kader van de Maastrichtnorm? Zij heeft nog eens 33 miljard frank meer gegeven aan de NMBS. Wat doet deze regering met daarin de groenen? De trendbreuk waarbij per jaar tientallen miljarden meer belastingen worden ontvangen, in eigen legislatuur vertalen door welgeteld 3,7 miljard frank meer aan het spoor te geven. Dat is de grote illusie, de grote leugen die u probeert te verkopen. Ik stel u concrete vragen, mevrouw de minister.

Gaat u akkoord met mijn analyse? Is het zo dat deze regering tijdens haar legislatuur 3,7 miljard frank meer geeft, of is dat veel meer? Als het veel meer is, toont u mij dat dan aan via concrete cijfers, tabellen en een timing.

Ten tweede, deze regering zegt, genereus als zij is, dat zij de 677 miljard frank die zij zelf niet geeft, maar voor rekening van de volgende regeringen wil laten, niet wil spreiden over 15 jaar, maar wel over 12 jaar. Dit dan op voorwaarde dat de NMBS zelf zorgt voor bijkomende middelen: 225 miljard frank, waarvan 90 miljard frank alternatieve financiering. Goed als zij is, zegt deze regering dan ook nog aan de NMBS wat deze alternatieve financiering kan zijn. Ik citeer uit het akkoord: "De regering zal een bijkomende inspanning doen van vijftien jaar naar twaalf jaar, als de NMBS een waaier van alternatieve financieringsmiddelen ter beschikking stelt, namelijk cofinanciering burgerlijke bouwkunde (25 tot 35 miljard), leasing (25 tot 30 miljard), PPS (7 tot 12 miljard), verkoop uit eigen activa (18 tot 22 miljard), tussenkomst van de Europese Investeringsbank en cofinanciering van de buurlanden. Laten wij die alternatieven, goed voor 90 miljard, eens overlopen.

Cofinanciering burgerlijke bouwkunde is waarschijnlijk voor Vlaanderen bedoeld. Iedereen weet wat dat betekent bij grote spoorinfrastructuurwerken. Neem het voorbeeld van de Liefkenshoekspoortunnel, met een geraamde kostprijs van 25 miljard frank. 80% van de kosten zijn burgerlijke bouwkunde, 20% zijn spooruitgaven. Als het zo zou zijn dat de burgerlijke bouwkunde gefinancierd kan worden door het Vlaams Gewest, dan dient het Vlaams

Gewest al vlug 16 of 17 miljard frank op tafel te leggen. Wij hebben allen kunnen lezen en ik heb het nog eens meegebracht, mevrouw de minister, opdat u het niet zou vergeten, dat Vlaanderen wel geld wenst te lenen aan de NMBS, maar niet te cofinancieren. Er bestaat dus wel duidelijk een verschil tussen prefinancieren - geld lenen - en cofinancieren. Dat is de uitspraak van uw goede collega, de heer Stevaert. Vlaanderen zou dus al vele tientallen miljarden moeten prefinancieren om tegemoet te komen aan deze alternatieve financiering.

Ik kom tot de tweede mogelijkheid: de leasing, 25 tot 30 miljard. Waar is de tijd dat minister De Croo, de heer Reynders, daarin gevolgd door de heer Somers en nog zoveel anderen, de tribune hier hebben gebruikt of misbruikt om aan te tonen dat het een schande was dat deze financieringsformule werd gebruikt door de vermaledijde heer Schouppe? Sale and lease back was een schande. Daarover werd zelfs een audit gevraagd door het Rekenhof, daar hebben wij het volgende week nog over. Wat zegt nu deze regering met de heer Verhofstadt aan het hoofd, droogweg? NMBS, lease maar voor 25 tot 30 miljard voor de aankoop van materiaal. Als men dan nog de eerlijkheid zou hebben gehad van de vorige regering, die dat ook heeft opgelegd aan de NMBS, om de gevolgen daarvan voor eigen rekening te nemen, dan zou ik daar nog begrip voor hebben gehad. Wat zegt deze regering echter? Dat deze alternatieve financieringsmiddelen geen weerslag mogen hebben op de primaire uitgaven van de overheid. Zij zeggen dus dat de NMBS moet leasen, dat die 25 tot 30 miljard uiteindelijk 50 tot 60 miljard zullen kosten en dat men daar zijn plan maar mee moet trekken, want dat zij het niet gaan betalen. Ik vind dat ongehoord, ik vind het een schande dat men een overheidsbedrijf zoiets oplegt.

Dan kom ik bij de privaatsamenwerking. Mevrouw de minister, kunt u mij zeggen of u één privé-bedrijf kent in dit land dat het Spoor geld ter beschikking zal stellen aan voorwaarden lager dan de markttrente? Kunt u één privé-bedrijf vinden in dit land dat 7 tot 12 miljard frank ter beschikking zal stellen van de NMBS voor de aanleg van een stuk spoorweg terwijl het daar een gegarandeerde vergoeding voor krijgt die lager ligt dan de markttrente? Als u mij zo'n firma kunt aanwijzen, dan geloof ik u. Ik denk echter niet dat u ze zult vinden. Wat heeft het voor zin om PPS te propageren als de NMBS zelf aan een lage markttrente geld kan lenen? Ook dit is dus een illusie.

Vervolgens is er de verkoop van de activa. Mevrouw de minister, ik begrijp niet hoe u het hebt aangedurfd om dit in het akkoord te zetten. Het is nog maar drie maanden geleden dat u met hangende pootjes naar het Parlement bent gekomen met een wetsontwerp waarin u ons vroeg om in het kader van de financiering van de HST voor 10 miljard frank activa van de NMBS te verkopen. In oktober of november deelde u ons mee dat de NMBS haar best had gedaan maar slechts aan 6,5 miljard frank was gekomen. Wij moesten toen goedkeuren dat de NMBS geen 10 miljard frank uit verkoop van activa moest halen maar slechts 6,5 miljard frank terwijl 3,5 miljard frank met andere middelen moest worden gefinancierd. Nu stelt u droogweg dat u verwacht dat de NMBS 18 tot 22 miljard frank gaat binnenhalen uit de verkoop van activa. Laten we enigszins ernstig blijven. Als men er nog niet in slaagt 10 miljard frank binnen te halen, hoe zou men dan supplementair 18 tot 22 miljard frank kunnen bijeenrapen?

Een andere vorm van alternatieve financiering is hulp van de Europese Investeringsbank. Mevrouw de minister, laat ons nogmaals ernstig blijven. Als u een kans wil maken dat de Europese Investeringsbank inspringt, is de eerste voorwaarde dat het om een grensoverschrijdend project moet gaan. Welke grensoverschrijdende projecten kunt u voorstellen? Het gaat om de HST naar Nederland en om de IJzeren Rijn. Ik ken geen andere, tenzij Brussel-Luxemburg. Daar kom ik echter straks op terug. U denkt dus dat de Europese Investeringsbank daarbij zal inspringen? Op welke elementen baseert u zich daarvoor? U weet immers dat daar in het verleden al pogingen toe gedaan zijn maar dat dit nooit gelukt is. Trouwens, het project IJzeren Rijn kost volgens uw investeringsprogramma slechts 700 miljoen frank. Daar zal het dan ook niet op aankomen.

U hebt het ook over cofinanciering met de buurlanden. Twee landen zijn daarbij betrokken, namelijk Nederland en Luxemburg. Nederland heeft zijn bijdrage voor de HST betaald en geen frank meer. Diegenen die denken dat Nederland ooit nog een frank meer zal betalen, die geloven in sprookjes. Ik denk ook niet dat u een aanwijzing hebt dat Luxemburg wil meebetalen om de snelheid op te drijven op het traject tussen Luxemburg en Brussel. Luxemburg heeft wel 450 miljoen frank betaald voor de elektrificatie van de lijn Rivage-Gouvy. Dat gebeurde echter omdat dit een goede verbinding gaf met het HST-station van Luik. Dat is de enige reden. Geen enkel element geeft echter aanleiding om te denken dat Luxemburg zal instemmen met een cofinanciering.

Mevrouw de minister, de alternatieve financiering is dus gebakken lucht. Mij verrast dat niet, we zijn dat gewend van deze regering. Terwijl men deze gebakken lucht tracht te verkopen, kampt de NMBS echter met een geweldig probleem, namelijk de explosieve schuldgroei. Dit akkoord zegt daar niets over. In het jaar 2000 was er een exploitatietekort van 3 miljard frank. In het jaar 2001 bedraagt dit 3,4 miljard frank. De regering doet echter alsof er geen probleem is.

De regering praat over grote investeringspakketten voor de volgende regering in het jaar 2010, 2015, over cofinanciering en Europese investeringsdrang, maar ondertussen zit de NMBS op twee jaar tijd met een exploitatietekort van meer dan 6 miljard frank. De regering doet echter niets.

Ik vraag u dus zeer concreet, mevrouw de minister, wat u gaat doen met dat exploitatietekort? Gaat u meer geld geven om het weg te werken? Zal u aan de NMBS vragen om het gewoon bij die groeiende schuldborg te voegen? Of zal u de heer Schouppe gelijk geven en in plaats van meer treinen te laten rijden, beslissen er minder te laten rijden om lagere exploitatie-uitgaven te bekomen?

De eerste conclusie is duidelijk: het is een lege doos, het is een doos van Pandora, verpakt in een paarsgroene strik en verkocht met een enorme mediashow.

Ten tweede, u zegt dat er 50% meer reizigers en goederentreinen komen tegen het jaar 2010. Nog niet zo heel lang geleden, eind vorig jaar, hebt u gezegd dat dit perfect haalbaar was met het minimale scenario en zonder de NMBS meer geld te moeten geven. Dat hebt u in alle kranten verklaard. Nu ga ik ervan uit dat de NMBS u heeft kunnen overtuigen dat dit eerst mogelijk is als er 677 miljard wordt gegeven. Als dat geld er tenminste komt, want ik heb zonet trachten aan te tonen dat het er nooit zal komen, zeker niet met deze regering. Laten wij dus veronderstellen dat die 677 miljard frank er niet komt en dat die alternatieve financiering nooit meer zal zijn dan gebakken lucht. Bent u het dan met mij eens dat die 50% meer reizigers en goederen niet kan worden gehaald? Het is het ene of het andere. U hebt toegegeven aan de mensen van de NMBS door hun stelling te volgen dat die extra 50% pas kan worden bereikt als ze 677 miljard frank krijgen, verspreid over al die jaren. Kunt u dit bevestigen? Of is het inderdaad zo – en ik denk dat het zo is – dat die doelstelling van 50% slechts

kan worden gehaald als er bijkomende verplaatsingen tegen gunsttarieven worden geschapen? De oplossing wordt eigenlijk reeds in het akkoord gegeven. Er staat letterlijk dat een aangepast tariefbeleid meer mensen moet aanzetten om gebruik te maken van het spoorvervoer en een deel van de vraag naar de daluren moet doen verschuiven. Dat verhelpt het fileprobleem echter niet. Met het oog op het halen van die extra 50%, heeft het inderdaad zin om bepaalde groepen, die zich nu niet verplaatsen met de trein, gratis of voor zeer weinig geld te laten rijden. Het congestieprobleem rond Brussel, Antwerpen, Charleroi of Gent wordt er evenwel niet door opgelost.

Ten derde, ik viel helemaal van mijn stoel toen ik las dat Vlaanderen van dit akkoord beter zou worden. Welk een illusie! Ik geef een bloemlezing van enkele koppen: 'Dewael eist meer geld voor spoor in Vlaanderen', '60-40 verdeelsleutel niet langer aanvaardbaar', 'Dewael wil Gewesten in NMBS-structuur', 'Dewael wil zijn zeg in NMBS-plannen', 'Spoortunnel Liefkenshoektunnel moet snel worden gebouwd', 'Vlaanderen tegen verdeelsleutel spoorinvesteringen'. Ik kan nog een tijdje doorgaan met het citeren van straffe verklaringen. Desalniettemin stellen wij vast dat de 60-40 verdeelsleutel overeind is gebleven. Het communautaire wafelijzer heeft beter dan ooit gefunctioneerd. In uw regeerakkoord staat immers dat de spoorinvestering zou worden getoetst op basis van objectieve criteria. Dat staat er letterlijk en ik heb dat van meet af aan gesteund. Ik stel evenwel vast dat dat niet gebeurt en dat de 60-40 verdeelsleutel behouden blijft. Nochtans weet u na twee jaar bevoegdheid perfect dat bij toepassing van objectieve criteria zou blijken dat 70 à 75% van de investering in Vlaanderen moeten gebeuren. Ik zal dat ook trachten aan te tonen.

Een degelijk mobiliteitsbeleid en het oplossen van de congestieproblemen via inspanningen van de NMBS, vergen het maken van keuzes. In Wallonië zal een nieuw spoor worden aangelegd tussen Louvain-la-Neuve en Gosselies en dat zal 20 miljard kosten. De vraag is evenwel wat dit zal bijbrengen aan de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk. Kan de minister mij dat uitleggen? Hierdoor worden echter andere projecten in Vlaanderen, die veel belangrijker zijn voor de Belgische economie, op de lange baan geschoven.

Het is duidelijk dat de 60/40-sleutel behouden blijft om minder verantwoorde investeringen te blijven doen in Wallonië, maar die mee worden gefinancierd door Vlaanderen. Alsof dat niet erg

genoeg is, wordt Vlaanderen nog uitgenodigd om mee te betalen.

Alvorens mijn concrete vragen te stellen zal ik proberen aan te tonen tot welke perversiteiten dergelijke beslissingen leiden.

Er bestaat een nationale financieringsenveloppe waarmee de HST van grens tot grens zou worden aangelegd. Op een gegeven ogenblik werd evenwel vastgesteld dat deze middelen niet volstonden om de verbinding Antwerpen-Nederlandse grens te betalen. Daarop besliste u, als groene minister – en uw voorgangers die ten strijde trokken tegen de HST – om 5,8 miljard uit de 60-40%-enveloppe binnenlands vervoer Vlaanderen te transfereren naar de HST, om voornoemde verbinding te kunnen realiseren en dit terwijl u niets onderneemt aangaande de kosten die uit de pan rijzen met betrekking tot het station van Luik. Deze kosten werden oorspronkelijk geraamd op 2 miljard en liepen op tot 14 miljard. Alleen het dak al van het HST-station in Luik, kost 4 miljard. Dat wordt allemaal geput uit de nationale enveloppe die daardoor uiteraard niet volstaat om de HST van grens tot grens aan te leggen. Daarom moet Vlaanderen het HST-tracé Antwerpen-Nederlandse grens betalen en 5,8 miljard ophoesten uit de enveloppe binnenlands spoor.

Welnu, in dit geval betaalt Vlaanderen driemaal: een eerste keer ingevolge de 60/40-verdeelsleutel, een tweede maal door het dak van het Luiks station ten bedrage van 4 miljard te betalen en een derde maal door 5,8 miljard te moeten bijleggen voor het HST-tracé Antwerpen-Nederlandse grens. Dat is een wraakroepende situatie en het gevolg van beslissingen van deze regering. U kunt deze feiten uiteraard in uw antwoord ontkennen, mevrouw de minister; u kunt zeggen dat het dak geen 4 miljard kost en dat het station geen 14 miljard kost, maar dan moet u ook zeggen dat er geen 5,8 miljard uit de binnenlandse enveloppe werd geput voor het stuk van het HST-tracé Antwerpen-Nederlandse grens. Pas dan zal ik ootmoedig toegeven te hebben overdreven en zal ik mijn woorden intrekken. U moet echter eerst bewijzen dat wat ik zei niet juist is.

Men zou kunnen denken dat Vlaanderen het gewend is meer te betalen, ja zelfs wil bijbetalen, en dus wellicht iets in de plaats zal krijgen, hetzij op het vlak van de structuur, van de macht, van de besluitvorming van de NMBS. Welnu, mevrouw de minister, in dat verband wens ik u een interessante vraag te stellen. Tenzij u dat aanstonds ontkent – wat mij ten zeerste zou

verheugen – werd in het akkoord gestipuleerd dat in de toekomst de afgevaardigde bestuurder niet meer zelfstandig een document mag ondertekenen, maar dat dit mede moet worden ondertekend door een directeur-generaal van een andere taalrol. In bevestigend geval, is dat een nieuw element.

Dat is de dank voor al de miljarden die Vlaanderen meer moet ophoesten in dit land!

Vlaanderen kan deze regeling misschien aanvaarden, maar het zal dan toch eisen dat het rechtstreeks vertegenwoordigd wordt in de raad van bestuur van de NMBS? De heer Stevaert en de heer Dewael vragen dit. De heer Stevaert wil een vertegenwoordiger van De Lijn in het bestuur van de NMBS. De administrateur-generaal van De Lijn, de heer Van Wesemael, zat al in de raad van bestuur van de NMBS. Waarschijnlijk wist minister Stevaert dit niet toen hij erom vroeg. Nu stel ik vast dat in dit akkoord de administrateur-generaal van De Lijn uit het bestuur van de NMBS verwijderd wordt. Hij wordt doorgestuurd naar een soort strategisch comité. De Vlaamse regering wordt nu niet vertegenwoordigd in de raad van bestuur. Toch zegt minister Stevaert in een krantenartikel, dat er inging als zoete koek: "Wij vragen dat De Lijn in het bestuur van de NMBS komt".

Mevrouw de minister, u zegt dat er nu een intergouvernementeel comité voor het openbaar vervoer komt. Dit is toch volkomen lachwekkend. Bij de staatshervorming van 1988 werd bij wet al een interministerieel comité opgericht, waardoor de federale minister, bevoegd voor de infrastructuur, verplicht werd overleg te plegen met zijn collega's van de gewesten over mobiliteit, over openbaar vervoer en over verkeersveiligheid. Wat is er dan nieuw aan uw beslissing? Overleg kon er al geweest zijn sinds 1988. Ook de afgelopen twee jaar konden de federale minister en de drie gewestministers perfect gaan samenzitten in het interministerieel comité om daar over het openbaar vervoer te praten. Het is echter niet gebeurd.

Mevrouw de minister, in dit akkoord staat niets nieuws. De conclusie is duidelijk: Vlaanderen mag veel meer geld geven, maar het heeft minder te zeggen dan ooit. Het is voor mij een raadsel waarom de Vlaamse minister-president op zo'n moment de buitenwereld nog wil doen geloven dat dit akkoord een overwinning is voor Vlaanderen.

Mevrouw de minister, u spiegelt de reizigers ook de illusie voor dat er meer treinen gaan rijden, en

dat ze op tijd gaan rijden. U hebt zelfs een mooi maar naïef initiatief uitgevonden, namelijk het sanctioneren van vertragingen. De eerste minister heeft geprobeerd om ons dit initiatief uit te leggen. Wanneer een trein een kwartier of twintig minuten vertraging heeft, krijgen de gebruikers een vergoeding. In Frankrijk gebeurt dit nu bij een halfuur vertraging, maar België is een stuk kleiner dan Frankrijk, en daarom wordt van dat halfuur een kwartier gemaakt. Op die manier moeten de reizigers volgens u dus een perfecte dienstverlening krijgen? Zo werd het initiatief via de media immers aan ons verkocht. Het was echt onroerend om dit te mogen aanschouwen.

Mevrouw de minister, u had deze truc nochtans al eerder toegepast toen u het eerste, volgens u slechte, beheerscontract van de NMB vorig jaar ging wijzigen. U zei toen ook dat u de NMBS ging aanpakken en de vertragingen bestraffen. In het vorige beheerscontract was er immers nog geen sprake van sancties. U hebt uw initiatief toen mooi verpakt en het met een mooie strik erom aan de buitenwereld voorgesteld. U zei er echter niet bij dat u de eisen verlaagde. Volgens het eerste, volgens u slechte, beheerscontract moest 95% van de treinen op tijd rijden. Er was echter geen sanctie bij vertragingen. U voorzag vorig jaar in een sanctie, maar slechts 90% van de treinen moest op tijd rijden. Omdat meer dan 90% van de treinen inderdaad op tijd rijdt, moest u de sancties nooit toepassen. Ik weet wel zeker dat u ook dit keer een regeling zult vinden waardoor een vertraging van een kwartier of twintig minuten niet zal worden bestraft. Wij kennen die truc al, en de treinreizigers worden er niet beter van.

Men doet alsof er geen financiële problemen of exploitatietekorten zijn en alsof de structurele hervormingen geen effecten zouden hebben op de goede werking en het beheer van het bedrijf. U hebt over de vakbonden gesproken en de heer Schalck heeft over de afgevaardigde beheerder gesproken; daarover zal ik dus niet meer spreken. Welnu, door wat u nu doet en beslist, neemt u grote risico's voor de reizigers. Ik vrees het ergste voor de dienstverlening van de NMBS.

Samengevat kan ik zeggen dat de regering weinig of niets meer geeft aan de NMBS, zeker niet tijdens deze legislatuur, misschien wel tijdens de volgende. Bovendien drijft ze de NMBS naar een financiële afgrond. De doelstelling van 50% inzake reizigers, zoals ze door u werd voorgesteld, is irrelevant voor de filebestrijding. Ze is trouwens ook twijfelachtig, want ik vrees eerder een inkrimping van de dienstverlening. Vlaanderen is in alle opzichten de dupe van dit akkoord. Het

akkoord is inderdaad gemaakt op maat van Wallonië. De PS heeft er heel hard aan gewerkt en heeft haar doel bereikt. De reiziger zal er de dupe van worden en wordt met een kluitje in het riet gestuurd.

01.09 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, hier werden reeds heel wat ballonnen doorprikt en veel stoere uitspraken gedaan. De regering heeft gedurende weken en maanden met veel poeha aankondigingen gedaan en inzake dit dossier veel spanning opgebouwd. Daarom hoopten wij op een zeer gestructureerde hervorming van de NMBS in de toekomst. Het voorbije jaar hebben wij in deze commissie veel uiteenzettingen gehoord van collega's, vooral van de VLD en de SP, die betrekking hadden op de financiële doorlichting, de audit, de structuur van de NMBS en de investeringen.

Ik stel vast dat het akkoord dat de regering voor het paasreces heeft voorgesteld geenszins beantwoordt aan de mobiliteitsbehoefte die duidelijk aanwezig is in ons land, vooral in Vlaanderen. Ik stel vast dat er misschien enkele politieke problemen intern zijn opgelost, maar alvast geen mobiliteitsproblemen. Toen het akkoord nog maar enkele dagen oud was, werden bovendien door een van de partijen - in dit geval de NMBS - reeds heel wat bedenkingen geformuleerd die het compromis als een kaartenhuisje in elkaar doen storten, althans voor mij.

Ik geef enkele voorbeelden. Ten eerste, reeds enkele dagen na het akkoord verklaarde de heer Schouppe onomwonden dat de doelstelling om het reizigersaantal met de helft te verhogen volstrekt onrealistisch is. Toen u het akkoord aan de bevolking bekendmaakte, hebt u nochtans die verhoging voorgesteld als een noodzakelijke tegenprestatie van de NMBS in ruil voor het nieuwe investeringsplan.

Ten tweede, de heer Schouppe zei dat hij er niet over te spreken was dat u – ik dacht in de Zevende Dag – verklaarde dat de regering over zijn toekomst als gedelegeerd bestuurder moest beslissen. U hebt tegen de heer Schouppe gezegd dat hij zich ook kandidaat mocht stellen als toekomstig bestuurder. De heer Schouppe heeft dan gezegd dat hij een mandaat heeft tot 2004.

Een derde voorbeeld is het volgende. De heer Schouppe stelde heel veel vragen bij de kostprijs van de openbare dienstverlening. Bij een aantal lage tarieven, de betaling van vergoedingen,

vertragingen en investeringen in veiligheid vroeg hij zich af wie die kosten zou betalen. Enkele dagen geleden las ik nog dat de heer Schouppe zei: "Als de overheid geen hogere bijdrage wil betalen voor de openbare dienstverlening, dan moet de NMBS vanaf 2002 besparen." Dat betekent minder treinen en minder service.

Bij het overlopen van al die voorbeelden, overwoog ik dat de regering best haar huiswerk zou overdoen en echte onderhandelingen zou starten met een maatschappij waarvan zij veel dienstverlening verwacht. Zo zou zij de werking van het spoorwegvervoer grondig kunnen herstructureren. Samen met mijn collega's moet ik vaststellen dat de Europese richtlijn in verband met het treinverkeer absoluut niet wordt uitgevoerd. Er is immers geen sprake van scheiding van reizigers, goederen en infrastructuur, terwijl Europa dat toch al jaren vraagt. Er is evenmin sprake van een onafhankelijke dienst voor het spoor. Echte inbreng van de gewesten is niet mogelijk. Het is al voldoende aangetoond dat Vlaanderen wel mag betalen als het iets wil verkrijgen, maar dat het vooralsnog niets te zeggen heeft. Ten slotte wordt de 60/40-verdeelsleutel niet geobjectieerd.

Ik wens de minister daarom een aantal vragen te stellen over enkele bepalingen van het akkoord.

De heer Ansoms stipte in verband met het investeringsplan al enkele elementen aan. Het gaat om een bedrag voorzien over een periode van vijftien jaar. Die periode zou kunnen worden ingekort tot twaalf jaar als er voldoende alternatieve financiering gevonden wordt.

Welk bedrag zal de regering over die twaalf jaar besteden als er geen alternatieve financiering komt, dus noch van de gewesten noch van de private sector?

In verband met de grensoverschrijdende projecten vroeg de heer Ansoms reeds of de regering al concrete aanwijzingen heeft of contacten heeft gehad met de buurlanden over de cofinanciering voor de lijn Brussel-Luxemburg en voor de IJzeren Rijn. Wat de eerste fase van de IJzeren Rijn betreft, weten we al dat we die zelf zullen moeten betalen. Voor de toekomst weten we daarover nog niets. Ik dacht dat u vooropstelde dat het uitgangspunt van de cofinanciering door de buurlanden zou zijn, dat die buurlanden ook enig voordeel zouden halen uit de verbetering van het Belgisch net. Waarom doorbreekt men een gelijkaardig systeem van cofinanciering als het gaat om het voordeel dat ook Wallonië haalt uit

bijvoorbeeld de tweede spoortunnel onder de Schelde te Antwerpen? Kort citeer ik de Waalse minister-president Van Cauwenberghe, die in La Meuse het volgende zegt: "Permettre aux Flamands d'investir 30 milliards dans la percée d'un tunnel ferroviaire sous l'Escaut qui peut nous servir aussi." Hij zegt dus zelf dat die investering ook de Walen ten gunste kan komen. De heer Ansoms heeft ook al aangestipt dat het niet gaat over de Vlaamse economie, maar over de economie van Vlaanderen en Wallonië. Toch wordt het systeem van cofinanciering hier niet toegepast.

Welk bedrag zal de regering uiteindelijk voorzien tot het einde van haar legislatuur voor de investeringen in de NMBS? Mijn vraag is beperkt tot eind 2003, want tenslotte is dat de periode waarover u momenteel kunt beslissen.

Ik peil ook graag eens even naar een mogelijke alternatieve financiering van de gewesten. Hoe kan dit alternatief deel gaan uitmaken van de verdeelsleutel 60-40, waar u het altijd over hebt? Deze verdeelsleutel werd door de regering in dit dossier ook bevestigd. De VU heeft, in tegenstelling tot de SP, wel problemen met het feit dat deze 60-40 verdeelsleutel niet wordt geobjectiveerd. Ik denk dat deze wafelijzerpolitiek uit het verleden ook niets te maken heeft met de objectieve behoefte. Ik verwijs hier heel even naar het dossier dat gisteren in de commissie voor het Bedrijfsleven werd behandeld in het kader van de luchtvaart, inzake de aankoop van de A-400-M. Daar mag geen verdeelsleutel worden toegepast op het ogenblik dat men vaststelt dat Vlaanderen of de Vlaamse bedrijven voor maximaal 10% van de overheidsopdracht zullen worden aangesproken. Wat de NMBS betreft, moet deze 60-40 verdeelsleutel overeind worden gehouden.

Mevrouw de minister, ik had ook een graag een tweede vraag gesteld. U zegt dat de raad van bestuur zal bestaan uit een aantal bestuurders die door de regering zullen worden aangesteld. U zegt dat hiervoor onafhankelijke mensen aangesteld zullen worden. Ik had graag geweten op basis van welke criteria de regering deze aanstellingen zal uitvoeren. Ik heb zo mijn twijfels met betrekking tot de samenstelling en de taakomschrijving van de strategische raad, zoals u dit zo-even aanhaalde. U omschreef de strategische raad als verantwoordelijk voor de uitvoering en de opvolging van het 10-jarenplan. Hoe staat deze raad dan in verhouding tot de raad van bestuur? Het is toch nog steeds de raad van bestuur die zal beslissen over het vastleggen van prioriteiten, over het besteden van middelen in een dossier?

Een strategische raad kan slechts vaststellen wat de raad van bestuur beslist en op welke wijze men de dossiers in de loop van jaren laat uitvoeren. "Evaluatie" zou de taak van deze strategische raad dan ook misschien beter typeren dan "uitvoering en opvolging van het 10-jarenplan". Ik vraag mij ook af waarom alleen de vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties in zo'n strategische raad vertegenwoordigd worden. Indien u in de toekomst inzake goederenvervoer binnen de NMBS een zeer belangrijke opdracht te vervullen hebt, dan kunt u evengoed de werkgeversorganisaties in deze strategische raad opnemen om er wat meer dynamisme te creëren.

Ik heb ook een vraag over het verschil tussen dat nieuwe intergouvernementele comité, het ICOV, en de interministeriële conferentie van verkeersministers. Ik begrijp uit uw toelichting dat het ICOV nog minder bevoegdheden zou hebben. Het zijn dezelfde mensen die rond de tafel zouden komen, maar die minder bevoegdheden zouden hebben. U zegt immers dat het alleen over het openbaar vervoer gaat, terwijl de interministeriële conferentie ruimer kan werken. Ik begrijp dan ook niet hoe u dit kunt verkopen als een belangrijke doorbraak in de samenwerking tussen de federale regering en de gewesten.

Ik had het dan ook graag gehad over de omvorming van de huidige 22 bedrijfseenheden van de NMBS. Ik heb begrepen dat er in de toekomst slecht zes bedrijfseenheden zullen zijn.

01.10 Minister **Isabelle Durant**: Drie horizontale en zes verticale.

01.11 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Negen bedrijfseenheden dus. In de pers was er wat verwarring over, wat eigenlijk wel begrijpelijk is. Het is ook niet zo duidelijk wat men er wil bereiken. Ik vond het ook, gezien de problemen inzake bevoegdheidsversnippering - ook op het lokale niveau - altijd beter om de verschillende bedrijfseenheden tot de verschillende doelgroepen te beperken. Wij hebben het dan over 4 groepen: de nationale reizigers, de internationale reizigers, de cargo en de infrastructuur.

Ik heb daarnet uw uiteenzetting gehoord, maar ik zou dat toch graag eens op één of andere manier in een plaatje willen zien.

De minister heeft vorig jaar, ter gelegenheid van de bespreking van haar federaal mobiliteitsplan hier in de commissie heel uitdrukkelijk gesteld dat de procedure als volgt zou verlopen: men zou

eerst het nieuwe beheerscontract opstellen en dan pas zou men het nieuwe tienjarenplan opstellen. U hebt mij in oktober nog gerustgesteld door te zeggen dat het beheerscontract eerst naar het Parlement zou komen. Ik hoor u daarmee een aantal elementen naar voren brengen die te maken kunnen hebben met dat nieuwe beheerscontract. Is dat nieuwe beheerscontract nu al definitief afgesloten of moet dat nog gebeuren? Klopt het dat het beheerscontract ook een kwaliteitscharter en een resultatenverbintenis zal bevatten? Wanneer zult u de Kamer over die nieuwe elementen inlichten?

Bovendien heb ik ook problemen met de financiële transparantie. We hebben het er het afgelopen jaar hier vaak over gehad. Het gaat hier om de externe audit, die het Rekenhof zou uitvoeren, en de door u vermelde audit binnen de NMBS door KPMG uitgevoerd. Er zijn zoveel audits uitgevoerd. Totnogtoe heb ik er slechts één gezien. Ik vraag me dus af op basis van welke financiële transparantie u nu deze beslissingen voor de toekomst hebt kunnen nemen. Ik had niet de indruk dat u nu reeds over de juiste elementen beschikt.

01.12 Ludo Van Campenhout (VLD): Mevrouw de minister, uw regering heeft inderdaad op 30 maart 2001 de krachtlijnen voor de NMBS vastgelegd. Na een aantal jaren van inertie moeten de concrete doelstellingen in dit strategisch plan als een trendbreuk bestempeld worden, niet alleen voor een betere werking van de spoorwegmaatschappij op zichzelf, maar ook en vooral voor de mobiliteit van personen en goederen in het algemeen.

Mevrouw de minister, niettemin heb ik een aantal vragen om verduidelijking en een aantal bedenkingen, in het bijzonder met betrekking tot de inpassing van het toekomstig spoorwegaanpak in het globale, Belgische mobiliteitsbeleid. Ik zou u dus graag over de inhoud van dit strategisch plan willen interpellieren. Vooraf zou ik echter nog willen vermelden dat ik de bekommernis van de heer Ansoms over de spreiding van de investeringen over deze regering of de volgende niet begrijp. Wij zijn er immers allen van overtuigd dat de volgende regering dezelfde zal zijn.

Mevrouw de minister, in de eerste plaats zou ik een aantal vragen willen stellen met betrekking tot de doelstellingen van het strategisch plan en enkele kanttekeningen. Zoals door enkele collega's al is aangehaald, worden er inderdaad zeer uitdagende doelstellingen vooropgesteld om het marktaandeel van het spoor met 15% te

verhogen. Tegen 2010 zou het spoor 50% meer reizigers moeten vervoeren. Tegen 2010 zou het spoor 50% meer goederen moeten vervoeren. Een doelstelling om 50% meer goederen te vervoeren tegen 2010 is zeer ambitieus, vooral wanneer we bijvoorbeeld vaststellen dat tussen 1990 en 1999 het aandeel van het spoor in het goederenvervoer met 10% is. Collega Ansoms, dat was weliswaar onder de vorige regering, maar van een daling van 10% naar een stijging van 50% op 10 jaar gaan, is inderdaad een ambitieuze doelstelling. Daarom zou ik u willen vragen welke werkwijze u hebt gevolgd om deze doelstellingen te formuleren en op welke hypothesen deze doelstellingen zijn geformuleerd. Werd er bijvoorbeeld ook rekening gehouden met de bereikbaarheid van de stations?

Het opdrijven van de capaciteit om van punt A naar punt B goederen of reizigers te vervoeren is één zaak. Die goederen en die reizigers moeten ook nog in die stations geraken in het kader van een globaal mobiliteitsbeleid. Kunt u een raming geven van de implicaties van deze doelstellingen op de exploitatietekorten van de NMBS?

Een reiziger kost meer dan hij opbrengt. Dus 50% meer reizigers zal ongetwijfeld een impact hebben op een exploitatietekort dat dan logischerwijze groter zal worden.

Bij de opmaak van het strategisch plan werd onder meer rekening gehouden met de conclusies van de auditor van het Rekenhof. De commissie heeft de minister in het verleden steeds uitdrukkelijk gesteund in haar opdracht om een grondig onderzoek te laten uitvoeren naar alle financiële stromen in en rond de NMBS door het Rekenhof. Wanneer werd deze audit van het Rekenhof aan de regering overgemaakt? Indien ze werd overgemaakt, hebben de bevindingen van het Rekenhof de opmaak van dit strategisch plan beïnvloed? Wanneer zal dit rapport worden overgemaakt aan de leden van deze commissie?

Mevrouw de minister, wat het twaalfjarenplan betreft valt het op dat alleen voor het Gewestelijk Expressnet een concrete tijdstabel gemaakt is, met timing en investering. Het valt mij ook op dat sommige verbindingen in die GEN nogal ver gaan voor een voorstedelijk vervoer en dat die misschien hun functie overschrijden, in ieder geval het budget ervan. Het GEN is voorlopig het enige investeringsdossier dat concreet gebudgetteerd is en waar een tijdsplanning voor opgemaakt is.

Mijn vraag is dan ook wanneer voor de andere projecten een tijdstabel aan de commissie en aan

het Parlement zal worden voorgesteld.

Ik heb nog een aantal vragen met betrekking tot het beheerscontract ten dienste van de gebruiker. Het totale bedrag van dat twaalfjarige investeringsplan zal voortaan gekoppeld worden aan een aantal concrete engagementen van de NMBS ten aanzien van haar reizigers in ruil voor de middelen die de NMBS-doelstellingen op het vlak van veiligheid, stiptheid en kwaliteit in een nieuw beheerscontract ondertekenen.

Ik zou u willen vragen wat de huidige stand van zaken is binnen de onderhandelingen omtrent dit ondertussen derde beheerscontract tussen de Staat en de NMBS.

Wat is de relatie in de timing tussen dit nieuwe beheerscontract en de introductie van de corporate governance-principes? Wanneer zal er dus een performante NMBS-structuur gecreëerd worden die de engagementen uit het nieuwe beheerscontract effectief zal uitvoeren?

Ik wou u ook vragen of de doelstelling van 50% meer reizigers zal worden verfijnd in het nieuwe beheerscontract. Het is reeds door een aantal collega's aangehaald, er bestaat een behoefte om die doelstelling van 50% te verfijnen. Zo is het bijvoorbeeld eenvoudig om in de daluren meer reizigers aan te trekken tegen lage tarieven maar het effect op de congestie en het mobiliteitsprobleem is zeer relatief en eigenlijk onbestaand.

Op het vlak van de stiptheid zou de overtreding van de stiptheidscriteria aanleiding geven tot een compensatie voor de klanten tenzij de vertraging buiten de controle van de NMBS valt. Hoewel dergelijke regelingen reeds ingevoerd werden bij meerdere buurlanden stellen we ons nog vele vragen omtrent dit zeer belangrijke element in het streven naar een groter marktaandeel voor het reizigersvervoer. We kijken hiervoor naar de erg magere resultaten inzake stiptheid uit de recente bijvoegsel bij het tweede beheerscontract waarin zoals inderdaad gezegd werd de regelmaat voor het reizigerstreinen versoepeld werd naar slechts 90%. Sedert geruime tijd werd door de NMBS zelf een werkgroep opgericht met als doel de problematiek van de stiptheid van de treinen te onderzoeken.

Wat is de huidige stand van zaken? Welke garanties en sancties zullen worden ingebouwd opdat deze stiptheidscriteria nu effectief zullen nageleefd worden door de NMBS? Wanneer denkt de minister dat dergelijke

compensatieregeling voor de klanten effectief in werking zal treden?

Op het vlak van kwaliteit zal een kwaliteitscharter met kwaliteitsnormen en prestatie-indicatoren voor het reizigers- en goederenvervoer opgesteld worden.

Pas vorig week dreigde gedelegeerd bestuurder Etienne Schouppe er in de pers mee het niveau van de dienstverlening op het vlak van het binnenlands treinverkeer terug te schroeven, indien de overheid niet meer middelen uittrekt voor de verbetering van het binnenlands reizigersvervoer.

Mevrouw de minister, welk standpunt neemt u in ten opzichte van dit dreigement? We weten immers dat het NMBS-filiaal ABX eerstdaags beslist over een kapitaalverhoging voor haar zwaar verlieslatende Duitse en Nederlands activiteiten, ten belope van respectievelijk 2,2 miljard en 0,4 miljard frank. Kunnen wij ons in het licht van dergelijke verliezen ertoe engageren dat een kwantitatief en kwalitatief hoogstaand reizigersvervoer de kernactiviteit blijft van de NMBS?

Vervolgens wil ik u enkele vragen stellen omtrent de voorzichtige stappen die in dit investeringsplan op het vlak van de regionalisering van de NMBS worden gezet. Rekening houdend met het belangrijke impact van het spoorvervoer op de sociaal-economische ontwikkeling van de regio's, zijn wij uiteraard voorstander van een maximale integratie van het spoorwegbeleid in het mobiliteitsbeleid van de gewesten. Die integratie is voor ons geen communautaire kwestie, maar een kwestie van goed en behoorlijk bestuur, een bestuur dat ook een streven impliceert naar een maximaal rendement van de spoorweginvesteringen op sociaal, economisch en ecologisch vlak.

We lezen in het investeringsplan dat de regering hoopt dit snel te kunnen uitvoeren door beroep te doen op diverse vormen van alternatieve financiering. Voortaan kunnen de gewesten voor een bedrag van 30 miljard frank mee investeren in een aantal investeringsprojecten.

Mevrouw de minister, toen ik dit vernam, werd ik overvallen door een gevoel van euforie. Vlaanderen krijgt van uw taalgenoten de toelating om bijvoorbeeld de Liefkeshoektunnel zelf te mogen betalen. Dit is een historische doorbraak in de communautaire verhoudingen!

Collega's, betekent dit nu dat de 60-40-verhouding doorbroken wordt, en dat investeringen voortaan gebaseerd zullen zijn op economische behoeften en effectiviteit op het vlak van mobiliteit? Het antwoord op die vraag is "nee". Voorlopig betekent het alleen dat Vlaanderen datgene waar het economisch recht op heeft, twee keer mag financieren.

En toch, mevrouw de minister, zijn wij verheugd dat door deze beslissing eindelijk enige dynamiek wordt gebracht in de regionalisering van de NMBS. Zoals collega Schalk reeds aanhaalde, is dit voor ons een tussenstap in afwachting dat de investeringen volledig gebaseerd worden op objectieve behoeften op het vlak van mobiliteit. Dit dient niet alleen het belang van de Vlaamse economie, maar ook van de Belgische economie.

Door de financiering voor burgerlijke bouwkunde krijgen de gewesten meer vat op belangrijke spoorinvesteringen. De tweede toegang tot de Antwerpse haven en de Liefkeshoekspoortunnel zijn daar een voorbeeld van. De totale kostprijs van deze projecten belopen respectievelijk 29,4 miljard en 22 miljard frank.

Mevrouw de minister, weet u al welke bedragen door co-financiering verwacht worden van het Vlaamse Gewest? De mogelijkheid tot co-financiering is terecht geïnspireerd met het oog op de versnelde uitvoering van deze projecten. Kunt u ons eveneens vertellen welke timing voor beide genoemde projecten is opgesteld?

Ik heb nog enkele vragen om verduidelijking te krijgen over het goederenvervoer per spoor. De regering heeft terzake een zeer ambitieuze doelstelling vooropgesteld, namelijk de stijging van het goederenvervoer per spoor met 50% tegen 2010. We zijn verheugd in dit investeringsplan te kunnen lezen dat daartoe de spoorcapaciteit van onze haven substantieel uitgebreid zal worden.

Daarnaast moet de NMBS zich volgens het plan meer ontwikkelen tot een logistiek instrument via een grotere integratie met ABX-Logistics. Niettegenstaande het potentieel in mogelijkheden tot synergie met deze logistieke dochter, wat ook vooropgesteld wordt door de raad van bestuur van de NMBS zelf, laat de rentabiliteit van ABX voorlopig nog te wensen over. ABX boekte vorig jaar een nettoverlies van 2,3 miljard frank. Wij staan dan ook wat sceptisch tegenover een strategie die alle hoop vestigt op deze onderneming alleen. Wij zijn ervan overtuigd dat er meer moet gebeuren. Ambitieuze

stimulansen zijn nodig om het dalend marktaandeel van het goederenvervoer per spoor in een stijgend marktaandeel en stijgende volumes om te buigen.

Over welke middelen beschikt de regering, buiten het financieren van infrastructuur, om het goederenvervoer per spoor te bevorderen? Als men die vraag stelt, komt men automatisch uit bij het extra introduceren van concurrentie. Waarom is er in het plan dan nergens sprake van het toekennen van spoorlicenties aan andere operatoren dan Becargo, bijvoorbeeld Interferry, teneinde het goederenvervoer per spoor extra te dynamiseren? Ervaring in het buitenland leert dat introductie van concurrentie, in het bijzonder in het goederenvervoer, automatisch leidt tot grotere marktaandelen en grotere volumes.

Zoals collega Brepoels al aanhaalde, is bij de opmaak van dit plan bijna nergens verwezen naar de Europese richtlijnen betreffende de introductie van concurrentie in het spoorvervoer. Bij eerste lezing en op het eerste zicht worden in de voorliggende tekst de vereisten van de richtlijnen uitermate minimaal ingevuld. Onze fractie hecht echter nogal veel geloof aan de introductie van concurrentie om het aandeel van het goederenvervoer drastisch op te krikken.

01.13 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wens slechts een deelaspect van het investeringsplan te bespreken, namelijk de Antwerpse problematiek. De Antwerpse problematiek was een van de motoren van de hele discussie die voorafging aan het nieuwe beheersplan. Toen bekend werd dat men maar 500 miljard frank in kas had om te investeren, was in Antwerpen de rekensom vrij snel gemaakt. Een aantal dossiers zou niet kunnen worden uitgevoerd. Vandaar was er enige zenuwachtigheid binnen de regering. Men moest namelijk naar geld op zoek. Dat geld was er niet.

Tot ieders verbazing kwam het bericht dat men meer zou investeren dan gevraagd. Volgens de laatste berichten gaat het zelfs over 679 miljard frank. Iedereen moest even naar adem happen. Waar is al dat geld plots vandaan gekomen? Er is een trucje aan voorafgegaan. Men heeft de zaak gewoon wat gespreid in de tijd. Het plan loopt nu minstens twaalf jaar. Elk plan heeft wellicht een bepaalde duurtijd. Men had ook een plan kunnen maken met een looptijd van dertig, veertig of vijftig jaar, waarom niet, men schuift op die manier alles vooruit.

Aan de basis van het plan lagen de actuele

problemen in de Antwerpse haven, die nog altijd de motor is van de Belgische economie. Antwerpen zou alle mogelijke middelen krijgen, maar wanneer? Ik vernam ook dat de twee levensnoodzakelijke projecten van Antwerpen, de Liefkenshoektunnel en de tweede spoorontsluiting, zullen worden aangepakt in het jaar 2005.

Dat is dus voor de volgende regering, voorwaar een moedige beslissing. Als ik de lijst met vooruitgeschoven beslissingen inzake Antwerpen zou overlopen, zou men in deze commissie inzien dat het niet morgen moet gebeuren maar wel vandaag. Op dit punt is wat voorligt een nepakkoord.

Bovendien wordt ook vergeten dat voorzitters van meerderheidspartijen het akkoord hebben becommentarieerd. Ik herinner de heer Van Campenhout eraan dat zijn partijvoorzitter duidelijk heeft gezegd dat het akkoord in 2003 opnieuw ter discussie zou staan. Het was het enige haalbare akkoord al wordt Vlaanderen bestolen en Antwerpen weer eens bij de bok gezet. Dit is een echte schande. Problemen die echt van levensbelang zijn voor onze hele economie worden vooruitgeschoven naar 2005. Ik daag de heer Van Campenhout uit om dit akkoord in Antwerpen te gaan verdedigen.

Men spreekt over de ambitie om het goederentransport met 50% te laten toenemen. Welnu, de heer Van Campenhout weet beter dan wie ook dat de Antwerpse haven een jaarlijkse groei van 20% realiseert. Zullen wij de goederen op onze rug moeten wegbrengen? De ontsluiting van de linkeroever moet binnen twee jaar gerealiseerd zijn, terwijl men hier aankondigt er over vier jaar aan te zullen beginnen. Bovendien lees ik nergens wie dit gaat betalen!

De belangrijkste projecten voor Antwerpen zullen met alternatieve middelen worden gefinancierd. Ik heb de uiteenzetting gehoord van collega Ansoms die heel terecht heeft gezegd dat dit allemaal nep is. Wie wil immers in zo'n project investeren? Niemand! Ik ben er van overtuigd dat dit alles opnieuw zal worden besproken, niet in 2003 maar wel in 2002.

Ik begrijp echt niet dat de meerderheidspartijen deze koehandel slikken. Voor het akkoord hebben onze Vlaamse ministers en zelfs de Vlaamse eerste minister allerlei stoere verklaringen afgelegd, maar nu blijft het stil. Een maand na het akkoord zou men op de details kunnen ingaan maar men zwijgt. Voor mij betekent dit dat het

akkoord op losse schroeven staat lang voor het aan het Parlement wordt gepresenteerd. Ik vraag mij dan ook af waarover wij praten: over geruchten, over een artikeltje in een krant, over een informatiek? Als ik mij baseer op geciteerde cijfers zijn we er slecht aan toe. 679 miljard is uiteraard een enorm bedrag, maar iedereen weet dat we eigenlijk nog altijd over de oorspronkelijke 500 miljard praten. Wensen wij dus in Antwerpen onze zaak te verdedigen, dan zullen wij het zelf moeten betalen. Dit is de grootste nederlaag voor Vlaanderen en wie dit verdedigt als een overwinning is gek. Dit is misschien geen parlementair taalgebruik, maar soms kan men niet anders. Als we er zelf voor betalen, dan zouden we ook zelf de opbrengst moeten opstrijken. Vroeger werd geopperd om de haveninvesteringen uit de 60/40-verdeelsleutel te halen omdat ze van nationaal belang zijn. Nu verneem ik daarover niets meer.

Mijnheer Van Campenhout, als u dit akkoord in de Antwerpse haven wilt verdedigen kom ik u met veel aandacht beluisteren.

01.14 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer bondig zijn en niet meer herhalen wat mijn beide collega's hier reeds hebben aangekaart. Ik wil wel uitdrukking geven aan mijn ongenoegen met betrekking tot de transparantie in dit dossier. Collega's die vanmorgen aanwezig waren op het onderhoud over De Post, konden merken dat minister Daems – ere wie ere toekomt - met veel meer openheid en transparantie zijn dossiers behandelt. Die transparantie mis ik in het dossier over de NMBS. Die transparantie zou ertoe kunnen bijdragen dat een aantal vragen bij voorbaat overbodig zouden zijn. Het is goed dat we de vice-eerste minister als eerste aan het woord hebben gehoord. Het zou anders een omgekeerde gang van zaken zijn. Onze opmerking blijft echter dat we hier al veel hebben horen praten en dat we al veel hebben mogen vernemen over allerlei plannen over audits. Ik denk daarbij aan beheerscontracten, aan het reizigersvervoerplan, aan verkeersveiligheidsplan, aan strategische plannen en dies meer. In de praktijk hebben we in dit Parlement nog niet veel concreets gezien. Er wordt in dit Parlement voornamelijk gedebatteerd op basis van het mediagebeuren, op basis van krantenartikels. Dat zegt veel meer over de openbaarheid in dit Parlement dan over de media.

Het is natuurlijk zo dat zowel vanuit de oppositie als de meerderheid graag geschermd wordt met cijfers over spoorinvesteringen in het verleden. Vandaag heeft collega Ansoms dat nog gedaan.

Die cijfers moeten voor de ene persoon bewijzen dat er vroeger te weinig werd geïnvesteerd in het spoor; voor de andere moeten die cijfers bewijzen dat er tijdens de voorbije regeringen meer werd geïnvesteerd in het spoor dan nu. Dat wordt dan mooi geïllustreerd met het nodige cijfermateriaal en collega Ansoms had er dan nog de nodige grafieken bij. Feit is dat iemand gelijk zal hebben. Ik laat zelfs in het midden of dit de huidige regering is of de oppositie, die het vroeger voor het zeggen had. Wat mij vooral interesseert en wat zeker hout snijdt, is dat de voorbije decennia en tot op de dag van vandaag, veel te weinig is geïnvesteerd in de spoorwegen. Er is veel te weinig geïnvesteerd in mobiliteit en dat is de enige juiste conclusie die kan worden getrokken. We kunnen niet heen om de vaststelling van een tekort aan spoorinvesteringen, dat zijn gevolg heeft voor het hele mobiliteitsgebeuren in ons land. Hetgeen vandaag zou moeten worden besproken, is slechts een noodzakelijke inhaaloperatie om de schade te beperken.

Het is echter helaas niet zo dat de NMBS met dit plan de 21^{ste} eeuw inrijdt. Het is ook geen overwinning voor Vlaanderen. Het is eigenlijk vis noch vlees. Het is een typisch Belgisch compromis dat voor elk wat wils biedt, zoals dit treffend werd weergegeven in een artikel uit het tijdschrift Trends. De PS heeft zijn 60/40-sleutel, de VLD de verwijdering van de vakbonden uit de raad van bestuur en de groenen mogen uitpakken met een prestatiecontract.

Ik vrees dat de vooropgestelde doelstellingen, 50% meer reizigers vervoeren en 50% meer goederenvervoer, met dit investeringsplan niet zullen worden gehaald. Het klopt natuurlijk wel dat als men dit lang genoeg luidop blijft zeggen, de mensen dit misschien wel zullen geloven. Of die doelstellingen dan ook gehaald zullen worden, is een ander paar mouwen, want die 50% meer reizigers moeten ook op een comfortabele manier vervoerd worden. Die 50% meer reizigers moeten ook op een veilige manier vervoerd worden. Die 50% meer reizigers moeten ook op snelle en efficiënte manier vervoerd kunnen worden. Wel zeker weet ik dat de huidige reizigers niet op een comfortabele manier worden vervoerd en niet altijd op een veilige manier en niet altijd op een snelle en efficiënte manier.

Ik houd mijn hart vast wat die doelstellingen betreft, doelstellingen die mijns inziens niet realistisch zijn.

Mijnheer de voorzitter, als ik dan toch even bij dat personenvervoer blijf dan moet ik vaststellen dat

er geen trendbreuk is met het verleden inzake de indeling van het net in de hoofd- en in de bijassen. Ik heb het daar in het verleden reeds over gehad. Nog steeds maakt de regering hier vandaag een prioriteit van die zogenaamde hoofdassen. Een indeling in hoofdassen en een indeling in complementaire assen is een indeling die nog altijd stamt uit de tijd dat Vlaanderen niet geïndustrialiseerd was. Bijgevolg wordt ook Vlaanderen tot op de dag van vandaag op dit vlak benadeeld, terwijl de meeste klanten zich in Vlaanderen bevinden en het in Vlaanderen is dat het mobiliteitsprobleem het meest prangende is. Bijgevolg worden de vele gebieden in Vlaanderen die niet aan die hoofdassen liggen schromelijk tekort gedaan met alle gevolgen vandien.

Tot slot, mijnheer de voorzitter, wens ik mij aan te sluiten bij een aantal vragen die hier reeds werden geformuleerd en die u schriftelijk werden overgemaakt. Waar liggen nu in feite de prioriteiten inzake het akkoord dat is bereikt? Daar heb ik tot op heden nog niet veel over gehoord. In hoeverre zijn die plannen allemaal uitgewerkt en wanneer krijgt het Parlement daar eindelijk concrete inzage in?

Mijnheer de voorzitter, dat waren enkele vragen in aansluiting op de opmerkingen en vragen van mijn collega's.

01.15 André Smets (PSC): Monsieur le président, je voudrais dire à M. Van den Eynde que j'espère que le nombre de partis flamands ne va pas augmenter car il a fallu deux heures avant qu'un membre francophone puisse prendre la parole.

01.16 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, de volgorde is niet door mij bepaald. Ze is bepaald door de indiening van de interpellaties. Ik kan daar niets aan veranderen, het spijt mij.

01.17 André Smets (PSC): Monsieur le président, les néerlandophones devraient quand même faire preuve d'un minimum d'élégance vis-à-vis des francophones.

Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, il y a deux ans, un souffle nouveau était annoncé et la mobilité allait être au cœur de l'activité politique. Il faut reconnaître que nous n'avons jamais autant entendu parler de cette matière. Mais à quoi sert-il de parler de mobilité si, à terme, les décisions capitales sont sans cesse reportées ou si les décisions qui sont prises portent moins sur des projets précis que sur une

enveloppe budgétaire de plus en plus étalée dans le temps et, en tout cas, toujours discutée et rediscutée.

Notre objectif n'est pas ici de refaire l'histoire mais nous ne pouvons pas résister à la tentation de revenir sur certains épisodes qui ont jalonné votre action politique depuis le début de cette législature car ils sont symptomatiques de difficultés dont vous n'avez malheureusement pas toujours envisagé les conséquences.

Il y a plus d'un an, vous vous trouviez à la veille de négociations fondamentales pour l'avenir de la SNCB. Le plan d'investissement devait être réévalué. L'occasion était belle, alors que l'on se trouvait précisément en début de législature, d'élaborer un vrai projet et de déterminer une politique volontariste et durable avec un vrai plan de mobilité correctement ficelé, chiffré, planifié.

Au lieu de cela, à quoi avons-nous assisté? A une bagarre par presse interposée sur le dossier de la réforme des structures de la SNCB et à une absence de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés par le dossier ferroviaire.

Plutôt que d'atteindre l'objectif initial, au lieu de se concentrer, dans le cadre d'un vrai service public, sur l'essentiel pour l'usager du rail, on a ouvert une boîte pleine de surprises "arc-en ciel". En centrant tout d'abord le débat relatif aux structures de la SNCB sur des questions de personnes et d'attribution de mandats, vous avez, madame la ministre, titillé la susceptibilité de votre partenaire socialiste. Était-ce au nom de la nouvelle culture politique? Cette question était somme toute bien accessoire au regard des réels enjeux en matière de mobilité.

Par cette même focalisation, vous avez permis à vos collègues du Nord de profiter de l'aubaine pour amorcer un processus de régionalisation qu'ils considèrent eux-mêmes comme irrémédiable. Le premier ministre Verhofstadt, chantre de cette évolution institutionnelle depuis des années d'ailleurs, a profité de cette occasion pour vous dessaisir de ce dossier au profit de son chef de cabinet ou du moins en partie. En d'autres termes, vous vous êtes dans un premier temps – excusez-moi de l'expression – fait siffler par les "Verhofstadt boys" puis vous vous êtes fait souffler la responsabilité des dossiers les plus fondamentaux pour l'avenir ferroviaire dans notre pays pour la prochaine décennie.

Passons les épisodes peu glorieux de ce groupe de travail pour en arriver à ce qui nous préoccupe

aujourd'hui: l'accord politique qui lie dorénavant la majorité sur le plan décennal de la SNCB.

La personne âgée, le navetteur ou tout simplement le client occasionnel de la SNCB espèrent, bien entendu, voyager dans de bonnes ou de meilleures conditions.

Qu'apporte l'accord en la matière? Bien peu, faut-il l'avouer, par rapport aux besoins et aux attentes formulées à l'heure actuelle.

Certains signes sont inquiétants. Permettez-moi de citer quelques titres de la presse francophone publiés après cet accord. Ces titres sont particulièrement interpellants. Je cite "L'Echo" dans le cadre du forum du 31 mars. "Chemins de fer, l'effroyable miracle".

"Les Flamands ont ouvert la brèche. Ils ne rateront pas la moindre occasion pour s'y engouffrer. Malgré les apparences, l'arc-en-ciel est encore un peu plus fissuré. La présidence belge devrait calmer les esprits mais jusqu'à quand?"

Deuxième article de "Trends Tendence", édition du 5 avril 2001: "La SNCB: la condamnation à mort. A l'arraché, l'équipe Verhofstadt est arrivée à un accord sur l'avenir de la SNCB. Le 75^{ème} anniversaire de la loi de 1926 créant la SNCB va sans aucun doute être fêté à sa façon par les syndicats mais ce ne sera certainement pas la fête pour les clients tandis qu'on devine déjà la présidence belge de l'Union européenne dans un pays sans trains".

Troisième article, de "La Libre Belgique", édition du 31 mars 2001: "Le calme après une interminable tornade".

Malgré les déclarations apaisantes qui ont été faites, admettez, madame la ministre, qu'à notre connaissance, aucune décision n'a encore été prise quant à la localisation des voies RER vers Ottignies. Quels projets seront soutenus: la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Ottignies ou la création d'une ligne rapide le long des autoroutes vers l'échangeur de Daussoulx? Comment pouvez-vous à ce point reporter cette décision politique alors que trois des quatre axes RER en provenance du Nord du pays seront réalisés d'ici, semble-t-il, quelques années?

En reportant une décision politique aussi capitale, on retarde toujours plus la réalisation du RER vers le Sud du pays alors que la ligne qui mène à Ottignies et se prolongeant vers Luxembourg est l'un des axes ferroviaires privilégiés par l'Europe.

Admettez que ce projet RER prend un retard exagéré, principalement en région wallonne. Vous semblez reconnaître qu'il ne sera finalisé que dans 30 ans, soit au moins 8 législatures.

Toujours pas non plus d'avancée significative sur la ligne Namur-Luxembourg, alors que le Grand-Duché de Luxembourg est demandeur et prêt à financer une modernisation beaucoup plus ambitieuse. Toujours pas de proposition précise d'amélioration de vitesse sur la dorsale wallonne. Toujours pas – et ce point nous paraît capital – de desserte de Bierset. Toujours pas de proposition concrète de valorisation de l'intermodalité entre le rail et les ports internes wallons de Liège, Namur, La Louvière et Charleroi. On doit bien constater l'enterrement de la réouverture des lignes Ottignies-Nivelles, Virton-Arlon, Libramont-Bastogne, bien que jugées prioritaires à vos yeux en début de législature

Mais je suppose que le maintien du projet de construction d'un deuxième terminal TGV à Schaerbeek conviendra davantage.

En fin de compte, madame la ministre, je me permets de vous demander où sont réellement les intérêts wallons dans cette définition que doit être le plan d'investissement de la SNCB. L'attitude de mes collègues francophones doit être très ferme dans ce dossier capital.

Troisième point. Si le gouvernement a décidé de ne pas prendre de décision en ce qui concerne certains investissements, vous nous dites avoir obtenu les moyens de vos ambitions. Mais permettez-nous d'en douter. En effet, si ce chiffre mythique de 677 milliards a finalement été retenu, on oublie un peu trop rapidement que la proposition de la SNCB portait sur un plan décennal et non sur une période de 12 ou de 15 ans. Si l'on considère que l'investissement est étalé sur une période de 15 ans, cela signifie mathématiquement que les investissements publics du chemin de fer sont réduits chaque année de 6 milliards puisqu'ils passent de 49 milliards à 43 milliards par an. Si le plan s'étale réellement sur 12 ans, vous oubliez de dire clairement au citoyen que pour y parvenir, vous avez pris le parti de recourir à des financements alternatifs d'environ 90 milliards qui restent aujourd'hui tout à fait aléatoires. Bien sûr, on parle à cet effet de réalisations d'actifs mais ne sont-elles pas hypothétiques compte tenu de l'incapacité actuelle de la SNCB de satisfaire les engagements qu'elle a souscrits vis-à-vis de la Financière TGV?

Le recours au leasing serait également prévu mais n'avez-vous pas, à l'époque, émis des accusations extrêmement graves à l'égard de la direction actuelle de la SNCB à propos précisément de cette méthode?

Quatrième point. Vous pourriez nous rétorquer que l'accord prévoit également un recours au cofinancement par les régions. A l'instar des propos tenus par Patrick Dewael, on peut sans vergogne tirer la conclusion politique que cet accord est un grand pas pour la régionalisation de la SNCB. Ce cofinancement – permettez-moi de vous le répéter – conduira à terme à la régionalisation de la SNCB alors que nous sommes à l'heure de la construction européenne, en permettant dès aujourd'hui de sortir de la clé 60/40 pour certains investissements.

Dans ce contexte, le manque de moyens des régions wallonne et bruxelloise me laisse particulièrement perplexe à propos de l'évolution quantitative et qualitative divergente qui en résultera au détriment de ces dernières.

Finalement, quels types de travaux pourront être cofinancés? A hauteur de quels montants? Quelle sera l'instance qui déterminera les investissements réalisés par la voie de ce cofinancement: le gouvernement fédéral, la SNCB? Cela relèvera-t-il des missions du nouveau conseil stratégique? Vos réponses nous intéressent tout particulièrement.

Je suppose également que vous continuerez à nous rassurer sur la régionalisation future de la SNCB en parlant de la possibilité pour le secteur privé de participer au financement. Permettez-moi de réitérer mes questions précédentes pour cet autre mode de financement alternatif: quels seront les travaux visés par et pour le privé? A concurrence de quels montants? Quel sera l'intérêt des entreprises d'investir dans une infrastructure gérant un faible return? Loin de nous rassurer, ce partenariat ne risque-t-il pas tout simplement d'aboutir à une privatisation larvée des seules activités bénéficiaires de la SNCB, laquelle se verrait progressivement écartée des activités les plus rentables?

Cinquièmement, quant aux nouvelles structures, vous nous proposez une réduction de la composition du conseil d'administration dont les syndicats seront exclus, à la différence de ce qui se fait en France, en Allemagne et aux Pays-Bas. Vous-même parliez au début de votre intervention d'une blessure inutile à l'égard des représentants des travailleurs.

En contrepartie, vous nous proposez la création d'un conseil stratégique ouvert aux syndicats et aux représentants des régions via les sociétés de transport dont on nous dit tantôt qu'il aura du poids lorsqu'on évoque la présence des syndicats, tantôt que son influence sera minime lorsqu'on évoque la présence des régions. De deux choses l'une: soit le conseil stratégique possède un pouvoir réel et les régions entrent en force dans les mécanismes de décision, soit il en a peu et les syndicats seront dorénavant exclus de toute écoute. Comment envisagez-vous les missions et le rôle de ce comité stratégique au sein des structures de la SNCB?

Sixièmement, je ne pourrais terminer cette allocution sans faire mention de ce qui me semble sous-tendre toutes les politiques que vous entendriez soutenir en matière d'infrastructure ferroviaire, j'entends le financement et l'endettement structurels de l'entreprise.

Dans une récente interview accordée à un hebdomadaire néerlandophone, Etienne Schouppe ne cachait pas qu'il pourrait voir passer la SNCB rapidement d'un endettement de 300 à 500 milliards. Comme l'écrivait le journal "L'Echo" le 20 avril dernier, la SNCB connaît un véritable grave déficit structurel. Comment dès lors aller plus avant dans la politique de mobilité? Comment comptez-vous maîtriser et enrayer cet endettement endémique tout en maintenant un contexte social acceptable tant pour les travailleurs de la SNCB que pour les usagers du rail?

Dans l'hypothèse où le recours à certaines formules de financement alternatif pourrait être envisagé, avez-vous déjà évalué l'impact que cela aurait sur l'endettement actuel de la SNCB?

Voilà, en quelques mots, les principales interrogations de notre groupe. Je vous remercie d'y répondre avec le plus de précision possible.

01.18 **Jean Depreter** (PS): Monsieur le président, en tant que parlementaire socialiste, je me réjouis de l'avancée majeure que constitue la réforme de la SNCB. En effet, la majorité arc-en-ciel a finalement réussi le tour de force de dépasser les clivages Nord-Sud et même les tensions entre négociateurs, pour aboutir à un programme de rénovation en profondeur du réseau ferroviaire belge.

Nous avons donc eu raison de rester fermes à propos du montant indispensable à la réalisation

d'un plan d'investissement d'envergure, susceptible d'améliorer de manière significative la politique du transport ferroviaire en Belgique.

La SNCB occupe une place prépondérante dans le cadre d'une politique de mobilité durable. Il devenait primordial de lui conférer un rôle plus ambitieux.

A propos du montant des investissements, on peut citer l'un ou l'autre élément positif, par exemple l'enveloppe de 644 milliards qui permet de réaliser complètement le programme de nouvelles infrastructures, notamment wallonnes et bruxelloises, dans la perspective de 2012.

Citons aussi la clé de répartition 60/40, dont je n'ai jamais douté un quart de seconde qu'elle subsisterait, qui est respectée, de fait, à partir du plan de base SNCB de 644 milliards, les grandes villes de la dorsale wallonne qui seront reliées à Bruxelles en plus ou moins une demi-heure, la liaison Namur-Luxembourg qui va être améliorée et le RER qui devrait être entièrement réalisé sur le plan des infrastructures puisque 65 milliards lui sont réservés.

Enfin, les modifications structurelles relatives au conseil d'administration, conseil stratégique, comité de direction, comité intergouvernemental du transport public, comité consultatif des usagers permettront la mise en place d'une organisation performante en améliorant l'efficacité du processus décisionnel ainsi qu'en simplifiant la structure de l'entreprise. Ici aussi, dans ce cadre-là, on peut citer de nombreux éléments positifs: la structure fédérale de la SNCB qui se renforce, le conseil d'administration qui garde toutes les compétences que le droit commun des sociétés lui confie, les sociétés régionales de transport qui participent aux travaux du conseil stratégique, nous estimons que c'est quelque chose de tout à fait fonctionnel et important - conseil stratégique qui a, par ailleurs, des compétences bien délimitées -, le plan d'investissement et le contrat de gestion.

Le rôle du comité intergouvernemental qui assure la coordination entre les différents moyens de transport, c'est aussi quelque chose de tout à fait fonctionnel et qui est bien utile, qui assure aussi le suivi de l'exécution du plan décennal d'investissement.

Toujours de manière très ponctuelle, on peut citer le rôle du commissaire de gouvernement qui est bien défini, mais aussi la structure de l'entreprise, qui est simplifiée, puisqu'on sait que les 22

centres d'activité créés en 1998 ne fonctionnaient pas bien, et le fait de tout rassembler en 9 directions générales ne peut qu'être bénéfique, la responsabilité des membres du comité de direction qui est mieux définie, tout cela est globalement très positif.

Je pourrais même ajouter que la parité linguistique est maintenue et que le principe de la double signature crée un esprit d'équipe, et tout le monde sait bien que l'esprit d'équipe est quelque chose de très bon.

Par ailleurs, le principe d'autonomie d'entreprise a été préservé et le cofinancement régional n'altère pas la répartition entre régions en matière d'investissements. Nous serons d'ailleurs particulièrement attentifs, nous ferons en sorte que la Wallonie n'accuse pas de retard préjudiciable dans le cadre de la programmation des investissements. Aussi, dans ce cadre-là, il y a des éléments de satisfaction que nous pouvons énoncer de façon ponctuelle: le cofinancement régional que nous ne contestons pas du tout, c'est une perspective qui a été définie de manière positive, qui est bien définie, les régions pourront intervenir dans le financement du génie civil, notamment le tunnel sous l'Escaut à la gare de marchandises d'Anvers-Nord. Nous considérons que tout cela est très positif et j'y reviendrai en deux mots tout à l'heure, en conclusion.

Les partenariats complémentaires avec le privé, le public, l'argent qui peut même venir de l'étranger, je pense au Grand-Duché de Luxembourg, la réalisation d'actifs si on ne vend pas les bijoux de famille, le leasing qui est une solution technique que l'on peut contester, tout cela apporte des financements complémentaires qui sont bien utiles.

Autre point qui nous donne satisfaction puisque nous sommes défenseurs des services publics, il s'agit de la mise en place du système d'indemnisation des clients qui subissent des retards. En effet, il existe de gros problèmes liés au manque de ponctualité, et la ponctualité est un élément essentiel de la qualité du service public. Il était donc essentiel de proposer une solution crédible aux usagers concernés.

Enfin, la sécurité, aussi, est au cœur des préoccupations de ce plan de réforme, notamment en matière de communications et d'infrastructures, c'est également un élément positif.

Le problème de la présence des organisations

syndicales au sein du conseil d'administration n'en est plus un puisque nous devons dorénavant parler de l'absence des organisations syndicales. J'en suis personnellement attristé étant donné que j'ai assumé la responsabilité de délégué syndical très longtemps.

En relisant attentivement les coupures de presse relatant les événements, je me rends compte du fait que d'aucuns ont fait de cette affaire une question de principe, un problème d'idéologies, et pourquoi pas un dossier aussi important que la prune des yeux comme je l'ai lu dans certains journaux.

La réflexion à ce propos est tout à fait fondamentale. En ce qui me concerne, le modèle rhénan de gestion des entreprises me convient fort bien. Le fameux modèle du capitalisme rhénan est une référence pour moi. Les organisations syndicales y sont systématiquement associées. Sans entamer le débat de la cogestion, je dirais que le fait d'associer les organisations syndicales au plus haut niveau de l'entreprise est souvent utile et constructif.

Nous avons poussé la négociation le plus loin possible. Nous n'avons pas réussi et c'est sans doute le prix à payer dans le cadre d'une coalition gouvernementale. On sait que c'est la règle du jeu. C'est un prix très lourd mais on peut être triste et volontaire. Soyons positifs! Nous avons la volonté de soutenir les revendications syndicales et d'œuvrer au renforcement de leur position, notamment au sein du conseil stratégique. Cela pourrait constituer ma conclusion.

J'ajouterai simplement quelques éléments auxquels il faudra rester attentif. Les 50% d'augmentation du volume de transport - voyageurs et marchandises - ne seront pas faciles à atteindre dans la perspective 2010 et il faudra être vigilant. Nous visitons La Poste ce matin: des camions ABX circulent un peu partout dans le pays. Chaque fois que j'en vois, je me dis que c'est une entreprise publique qui a su se lancer et se développer! Et effectivement, il n'y a pas de wagons près de chaque maison. Il est donc nécessaire qu'en bout de course, une petite camionnette assure la livraison des colis. A ce sujet, vu les restructurations et les investissements nécessaires, La Poste est un outil à prendre en considération.

Le fonctionnement, encore télégraphique, du comité intergouvernemental paraît tout à fait essentiel, notamment pour la finalisation des projets - le choix d'une ligne ou d'une autre avec

tout ce que cela comporte au niveau du plan de secteur et des permis de bâtir. Le phasage est également tout aussi essentiel: un plan à 10 ou 12 ans? Les 5 premières années sont les plus importantes, et là je crois que chacun devra y trouver son dû.

Le fonctionnement du conseil stratégique est relativement affiné. Mais il faudra faire fonctionner cette instance d'une manière telle que les organisations syndicales, notamment, n'aient pas le sentiment de ne servir à rien.

Pour dépasser le débat spécifique à la restructuration que nous connaissons, nous devons nous situer par rapport au déficit à court terme de 3,4 milliards. La Cour des comptes nous dit qu'ABX n'est pas une mauvaise affaire et n'empêche pas le service public de fonctionner. L'opération boursière GTS a fait perdre 2,2 milliards à la SNCB, mais combien de gens, d'institutions, d'opérateurs et d'initiés de multinationales n'ont pas tout perdu dans les opérations boursières ces derniers temps? Seuls les initiés ont retiré leurs billes du jeu.

J'en reviens à la position idéologique d'une cogestion et d'une intervention des forces du travail que je défendais tout à l'heure.

Il est clair que dans tous les phénomènes de spéculations boursières – mais ici, mon raisonnement dépasse très largement le domaine de la SNCB – on a vu des choses qui dépassent toute logique et qui montrent la fragilité des systèmes de financement, globalement couverts par des systèmes de spéculation, ce qui rend toute gestion très difficile.

J'en arrive à mon avant-dernière remarque. Puisque des formes de structures et des plans d'investissement sont indispensables, il est clair que dans le temps, il faudra synchroniser ces deux volets.

A propos du fer à gaufres, c'est une expression que j'aime beaucoup parce que cela représente une image de notre belgitude. Pourquoi pas le fer à gaufres? (*Rires*)

Quant à "objectiver les besoins", chacun va s'offrir ses critères. On dira que le relief de la Wallonie est plus accidenté, que la Wallonie est plus étendue, que les trajets sont plus longs. Je peux vous citer des exemples de retards d'investissements en Wallonie. Vous me direz que mes critères ne sont pas bons, je vous rétorquerai qu'ils le sont! Arlon, à deux heures et demie de

Bruxelles, c'est un véritable scandale! Les trajets à quatre voies vers le sud qui sont inexistantes, c'est tout autant un scandale! Il ne nous sera pas difficile de trouver des critères et de souligner que des investissements sont absolument nécessaires dans le sud du pays.

A partir du moment où le fédéral a consenti un effort maximum en matière d'enveloppe – bien sûr, il faut toujours compter avec les financements complémentaires et à un moment donné d'ailleurs, la Région flamande a demandé à pouvoir effectuer elle-même ces derniers –, il devient logique d'y avoir recours. Je suis très heureux que l'on puisse de cette façon trouver des solutions rapides, notamment pour le développement du port d'Anvers. Vive le fer à gaufres!

01.19 Jacques Chabot (PS): Monsieur le président, madame la ministre, dans la foulée de l'intervention de mon collègue Depreter, je confirme que notre groupe souscrit à l'accord gouvernemental intervenu, malgré les nombreuses embûches qui ont jalonné les négociations.

A l'analyse de la réforme, il nous apparaît que les mesures que le gouvernement entend mettre en œuvre sont de nature à contribuer à modifier sensiblement l'organisation structurelle de la mobilité en Belgique.

Cela suppose évidemment de jeter les bases d'une nouvelle mobilité, en agissant tant sur l'offre que sur la demande de transport. Heureusement, la réforme de la SNCB s'inscrit résolument dans cette perspective.

Un point nous semble essentiel. Il s'agit du contrat de gestion qui constituera un réel outil de structuration et de coordination entre les différents secteurs concernés. Une telle approche proactive de la politique de mobilité est susceptible, à nos yeux, de permettre à la SNCB d'accomplir de façon efficiente les missions qui lui sont dévolues. En effet, le contrat de gestion actuel qui se clôture au 31 décembre 2001 et sa renégociation impliquent d'ores et déjà des éléments relatifs à la structure de l'offre de transport, à l'équipement et à l'infrastructure, aux options stratégiques en matière de ressources humaines, à la productivité et aux indicateurs de qualité et de sécurité.

Ce contrat prévoira également que l'unicité juridique de toutes les activités de la société anonyme de droit public SNCB sera garantie, afin d'éviter une filialisation larvée des activités, en particulier de celles qui touchent à la mission de

service public.

Enfin, il est un volet auquel nous tenons particulièrement, celui de la sécurité. Le contrat de gestion envisage une accélération des investissements de sécurité, ce qui reste le souci principal de notre groupe. Des garanties techniques sont un préalable à la mise en œuvre d'une politique de mobilité en adéquation avec les objectifs de développement durable que nous voulons viser.

01.20 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, en septembre 2000, vous présentiez un plan de mobilité ambitieux qui faisait le pari d'augmenter la part de marché du rail tant en matière de transport de marchandises qu'en matière de transport de personnes. Ces 50% dont plusieurs collègues ont fait état ne sont finalement pas tellement importants, puisque ce n'est que 18% de la croissance de la mobilité globale que nous avons prévu de transférer vers le rail plutôt que de les laisser à la route.

Il faut également relativiser les objectifs. C'était un plan ambitieux qui allait entraîner des changements de structure, modifier la tendance à investir de moins en moins dans le rail et lutter contre le fait que celui-ci perde de plus en plus de parts de marchés. Il s'agissait donc de changer quelque peu la donne. Pour pouvoir la changer, redynamiser et reconquérir des parts de marché, cela supposait, vous l'aviez annoncé, un plan de réforme ambitieux puisqu'il fallait changer les structures de l'entreprise, élaborer un plan d'investissement correspondant aux objectifs, prévoir un contrat de gestion qui contractualisait des droits et obligations entre la SNCB, les usagers et les travailleurs.

Aujourd'hui, vous n'êtes pas encore au bout du tunnel, même si des étapes importantes ont été parcourues. Je constate - et j'aime le souligner malgré certaines remarques qui ont été faites - que vous gardez votre ligne de conduite. Vous avez un objectif, vous avez un projet, vous essayez de mettre les moyens en rapport avec vos ambitions. Il est vrai qu'il faut une adaptation des structures, un plan d'investissement, que la SNCB voulait des milliards supplémentaires. Ces milliards ont été trouvés de diverses manières. Je trouve qu'il y a là des données objectives qui peuvent être mises positivement sur la table.

En ce qui concerne la réforme de structure - on en a déjà beaucoup parlé -, je dois vous avouer qu'il me paraissait clair que la loi de 1991, qui était une

bonne chose à ce moment-là, devait être revue au bout de 10 ans, qu'il était temps d'évaluer la façon dont les entreprises avaient fonctionné et qu'il était important de mettre tout cela sur la table. Ce n'était pas gagné d'avance. Il est difficile de changer une structure, de redéfinir des rôles et des fonctions. Je considère qu'il y a un grand pas qui a été fait dans le sens d'une plus grande transparence, d'une meilleure définition des rôles et des fonctions. Il reste encore énormément de chantiers - je ne veux pas les répéter. C'est le principe de la bonne gouvernance auquel les administrateurs et directeurs vont devoir se plier.

Ces principes vont-ils être inscrits dans le contrat de gestion? Comment tout cela va-t-il être précisé? Je songe aux profils de compétence, aux clarifications de nominations sur lesquelles il reste énormément à faire. Tout ceci n'est qu'une première ébauche. Vous aurez encore énormément de travail pour concrétiser ces différentes décisions. Je citerai les nouvelles instances, le conseil de régence ou le comité intergouvernemental. J'estime surtout qu'il ne faut pas oublier l'élaboration de la charte de qualité pour les usagers. Mme Brepoels avait raison d'évoquer les "clients-transport", car il y a là un potentiel important à développer.

Quant à la présence des syndicats dans la structure de la SNCB, entre autres dans les organes de décisions, même si d'autres partenaires comme De Lijn siégeaient au CA par le biais d'un mandat politique, cette question des syndicats reste un peu plus délicate.

Je peux comprendre dans l'absolu qu'il s'agisse d'une double casquette mais cette participation s'inscrit tout à fait dans l'histoire de l'entreprise dont on fête le 75^{ème} anniversaire et se base sur le principe de la cogestion. On aurait pu trouver une autre façon de les intégrer dans le conseil d'administration, peut-être avec un autre statut que celui existant: information sans droit de vote, consultation pour avis, etc. Il était peut-être possible de trouver autre chose que la création d'une superstructure. L'avantage de la superstructure mise en place est évidemment l'intégration des sociétés de transport dans l'élaboration d'un projet de mobilité du rail, mais la réciprocité n'existe pas. La SNCB n'est pas présente dans les structures des sociétés régionales et il y a là un déséquilibre. Je suppose que la définition des rôles et missions de chacun permettra de régler cette question.

Pourquoi la place des syndicats est-elle importante? A cause des défis que la SNCB va

devoir affronter dans l'Europe de demain et je pense à la libéralisation du secteur déjà bien présente dans certains pays. Par rapport aux nouveaux enjeux qui sont sur la table, je ne comprends pas très bien pourquoi les énergies sont dépensées à diviser plutôt qu'à trouver un consensus. C'est d'autant plus important que les relations sociales au sein de la SNCB ne sont pas des meilleures. Les conditions de travail, les questions de management des ressources humaines posent problème et laissent à désirer dans beaucoup de situations.

Je ne vais pas reprendre le débat qui s'est déroulé au Sénat car nous en avons tous reçu les comptes rendus. Mon collègue sénateur Ecolo a fait l'inventaire de toutes les problématiques en termes de gestion des ressources humaines. Il reste beaucoup à faire et le dialogue avec les organisations sociales, même si, à terme, il fallait aboutir à une limitation de leur place et de leur fonction dans l'entreprise, aurait pu favoriser le développement du rail et garantir une certaine paix sociale.

Par rapport au plan d'investissement proposé par la SNCB et au budget alloué, je trouve beaucoup d'hypocrisie dans ce qui a été dit dans cette salle. Fondamentalement, la Flandre était très demanderesse pour investir de manière spécifique dans ses propres infrastructures et c'est un peu l'aboutissement de tout un travail que la Flandre a porté à bout de bras à travers l'ensemble de ses acteurs. Je ne comprends donc pas très bien cette espèce de remise en question. Je n'aime pas beaucoup la polémique communautaire et je ne crois pas que la Flandre soit une île. Les trains partiront d'Ostende pour arriver à Arlon; les trains de marchandises partiront d'Anvers pour se rendre à Cologne, à Berlin, à Varsovie ou iront vers le sud de l'Europe. Nous sommes dans un vaste réseau et c'est beaucoup mieux pour l'ensemble de la société, pour l'environnement, pour la sécurité du transport et beaucoup d'autres avantages encore faisant plutôt partie du développement durable.

En ce qui concerne plus spécifiquement la Région bruxelloise, il est vrai que les investissements visent à désengorger la jonction Nord-Midi. Ils s'inscrivent dans l'histoire des différents plans d'investissement, entre autres le tunnel Schuman-Josapha, déjà programmé.

Monsieur Smets, je suis moins pessimiste que vous en ce qui concerne le projet du RER, dans la mesure où il reste une priorité pour ce gouvernement. L'actualité nous a montré le plan

de circulation du RER. Il existe déjà un protocole d'accord entre les différentes régions, dont les instances se réunissent régulièrement. On constate d'ailleurs des avancées assez significatives. Les Bruxellois sont en attente de ce RER et espèrent qu'il ne servira pas uniquement les régions périphériques: Brabant wallon, Brabant flamand pour désengorger les nœuds autoroutiers d'entrée dans Bruxelles. Ils craignent que ce RER ne serve qu'à la périphérie et non à leur circulation interne dans la ville. Je rappelle qu'il existe 26 gares et qu'on peut avancer dans la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation. Mais on sent bien que la SNCB n'est pas très intéressée par cette mise en exploitation.

Donc, pour les Bruxellois, il reste encore beaucoup à dire. Je suppose d'ailleurs que les Régions seront prochainement consultées.

En ce qui concerne les projets en Wallonie, je trouve qu'il a peu été tenu compte des besoins en infrastructures dans cette région. A cet égard, je partage le point de vue de M. Depreter. On peut vous faire l'inventaire de tout ce qui est nécessaire et des retards encourus.

Je ne connais pas toute l'histoire de la SNCB et de ses investissements. J'espère que la semaine prochaine, avec M. Schouppe, nous pourrons faire le point sur la manière dont a été géré le dernier plan d'investissement. C'est un sujet sur lequel il y a beaucoup à dire.

J'aimerais savoir pourquoi la SNCB a mis sur la table un projet de création d'une nouvelle voie – la 161 –, et ce en totale rupture par rapport au projet antérieur qui avait pourtant obtenu l'adhésion des Régions et dont on avait déjà largement étudié les possibilités de réalisation. Et avant de choisir entre la création d'une nouvelle ligne et la mise à quatre voies de la ligne 161 telle qu'elle existe aujourd'hui, il faut bien peser le pour et le contre, tout en gardant l'agenda à l'œil. D'après ce que j'ai pu comprendre, le délai de réalisation d'une mise à quatre voies pourrait être 2008 ou 2009. Une nouvelle ligne, quant à elle, ne pourrait pas être opérationnelle avant 2012 ou même 2014. Ce ne serait donc que dans trois législatures que l'on pourrait connaître l'impact réel de ces investissements importants de l'Etat.

Le temps m'étant compté, je ne parlerai pas maintenant de la ligne 124.

Je voudrais cependant aborder un dernier point, auquel personne n'a fait référence: c'est la question du service universel.

Il est vrai que l'on a beaucoup parlé de la sécurité lors de la précédente réunion de notre commission. J'aimerais également qu'on intègre la question des tarifs réduits et leur impact dans les évaluations qui seront faites pour le futur contrat de gestion.

Je souligne également qu'au Nord comme au Sud, nous sommes enchantés de voir que les lignes transfrontalières sont reprises dans le service universel.

Et enfin, je voudrais attirer l'attention sur des études que vous aviez demandées dans votre deuxième avenant au contrat de gestion concernant l'ouverture de points d'arrêts, l'ouverture de petites gares ou l'ouverture de nouvelles lignes. Nous ne connaissons pas les résultats de ces études. Et il n'en est nullement fait mention dans le nouveau plan d'investissements mis sur la table de la SNCB.

En fonction de ces études, pensez-vous que cela sera possible? Et si certaines Régions, après consultation, demandent un effort particulier, y aura-t-il moyen de changer le plan qui est sur la table aujourd'hui?

Je terminerai par une demande. On s'inscrit dans un processus de réforme de la société. L'accord du 30 mars prévoit toute une série d'étapes. Y a-t-il déjà un calendrier? Des méthodes de travail? Quand le nouveau plan d'investissement sera-t-il lancé et le nouveau contrat de gestion signé?

01.21 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik ga verder in die golf van laaiend enthousiasme van de collega's. Ik heb een aantal korte opmerkingen.

Wat de opmerking over Vlaanderen en Wallonië betreft, ik woon in Vlaanderen en neem elke dag de trein naar Nijvel en Charleroi. Wanneer de mensen van mijn kiesdistrict, Halle, in Brussel de trein nemen, dan is dat de trein naar Bergen; en de trein naar Hoeilaart is de trein naar Namen. Ik wil maar aantonen hoe relatief het allemaal is. In mijn gemeente kan men de bus nemen van de TEC en van De Lijn, dat loopt door elkaar. Men vergeet in de rest van Vlaanderen soms dat er ook een stuk Vlaanderen rond Brussel ligt en dat het allemaal wat ingewikkelder is dan in de splitsingsscenario's wordt voorgesteld. Indien men daaraan begint, zal men nog lang bezig zijn.

Over het akkoord zal men mij niet horen juichen, integendeel. Het wordingsproces verliep heel

moeizaam. Toch ben ik uiterst tevreden over een aantal zaken. Het lijkt alsof men het bijna vergeten is, maar voor het eerst is er een investeringsprogramma dat echt een deel uitmaakt van het beheerscontract. Totnogtoe had men de gewoonte een investeringsprogramma op te stellen en het jaar daarna een beheerscontract, en dat om de vijf jaar opnieuw. Dat is alsof de regering eerst een begroting zou opstellen en in de loop van het volgende jaar een regeerprogramma. Dit was de manier van werken bij de NMBS. Nu zal dat tenminste gedaan zijn.

Het is nogal gemakkelijk te zeggen dat de NMBS haar slag zou hebben thuisgehaald. Men vergeet dat de NMBS voor de eerste keer er niet in geslaagd is haar voorstellen voor een nieuw investeringsproject op tijd in te dienen, namelijk in augustus van vorig jaar toen het eigenlijk had moeten gebeuren. Ondanks alle knowhow en expertise is men daar toch niet in geslaagd en heeft men gewacht op de ideeën die door de regering werden geformuleerd. Nadien is het dan nogal gemakkelijk om te laten zien wat men in zijn voorstel kan incorporeren. Het was ook de eerste maal dat er verschillende scenario's bestonden – een minimumscenario, een middenscenario en een maximumscenario – en dat men ten minste rekening hield met de wensen van de meerderheid. Daarover gaat het immers.

De NMBS is een autonoom overheidsbedrijf. Wij zijn het erover eens dat het een bedrijf is en dat het een overheidsbedrijf is, want het wordt bekostigd met geld van de belastingbetaler. De autonomie wordt geregeld door de wet van 1991, die een goede wet is. Conform die wet beslist een regering dat er een bepaald bedrag wordt besteed om bepaalde dingen te doen. Het bedrijf moet dan maar zelf de praktische regelingen treffen. Het autonoom beheer dat tot nog toe bij de NMBS bestond, was geen autonoom maar een onafhankelijk beheer. Het kan niet meer dat de NMBS zelf het beleid en de visie bepaalt. Zij moet autonoom beheren om het project, dat de regering haar voorlegt, uit te voeren. Zij moet ook aantonen dat ze het aankan.

Over de nieuwe structuren wil ik het niet meer uitvoerig hebben. Deze zijn voldoende aan bod gekomen.

Over de positie van de vakbonden heb ik uiteraard gemengde gevoelens. Enerzijds betreur ik het, als syndicalist, dat de vakbonden, welke het ook zijn, moeten inboeten aan invloed in zo'n bedrijf. Anderzijds heb ik, als syndicalist, er altijd fundamentele problemen mee gehad dat een

vakbond in een raad van bestuur zit. Dit is een belangenconflict dat volgens mij niet goed is. Daarover heb ik dus gemengde gevoelens.

Mijnheer Ansoms, u zegt dat de baas van De Lijn er niet meer inzigt omdat hij eruit gestuurd is. Ik herinner u eraan dat de heer Van Wesemael niet als van hoofd van De Lijn in de raad van bestuur is terechtgekomen, maar om andere redenen. Wel ja, mijnheer Ansoms, ik neem aan wegens zijn kennis en zijn kunde, maar in ieder geval niet omdat hij de baas van De Lijn was; dat was een toevallige omstandigheid en dat weet u ook zeer goed.

Er moet mij nog iets van het hart. De heer Schouppe, de huidige grote baas, heeft gezegd - in zijn gekende stijl - dat het nieuwe plan en het nieuwe akkoord prima zijn, en dat hij de ideale man is om het te leiden.

Ik vind dat iemand, om het even wie, die van zichzelf denkt dat hij onmisbaar is, reeds verkeerd bezig is. Wij zullen in alle objectiviteit bekijken welke kandidaturen binnenkomen voor de raad van bestuur. De kandidatuur van heer Schouppe zullen wij ernstig in overweging nemen. Hij heeft namelijk ervaring en expertise en is bekwaam. De heer Schouppe stelde echter dat we niet zonder hem kunnen. Die manier van werken apprecieer ik niet.

Mevrouw de minister, ik vraag of eis maar één ding. Het eigenlijke werk moet nog beginnen! Ik verlang dat u een kalender zou opstellen, waarop staat binnen welke tijd de raadplegingen van de gewesten afgehandeld moeten zijn en binnen welke tijd er een beheerscontract moet zijn. Er moet zeker een timing komen van het hele investeringsplan. Hetgeen nu voorligt is slechts een voorstel van investeringsplan. Dat is nog niet het investeringsplan zelf. Wij moeten niet alleen weten hoeveel geld naar welk project gaat, maar ook hoe dat geld wordt gespreid over de jaren. Daarover hebben wij zo snel mogelijk een timing of planning nodig. Dat lijkt me heel essentieel. Wij moeten binnen deze legislatuur kunnen aantonen dat wij de mobiliteit op een ernstige manier aanpakken.

01.22 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, après plus de trois heures d'interventions, je vais essayer de réussir ce challenge d'être le plus court des intervenants de ce jour. Je voudrais vous dire tout d'abord la satisfaction qui est mienne par rapport à toute une série de points compris dans l'accord gouvernemental. Ils ont été

évoqués par les intervenants précédents, vous me permettez simplement d'évoquer le montant total des investissements de 677 milliards, la structure de la SNCB qui sera simplifiée en 9 business units au lieu des 22 centres d'activités, ce qui devrait assurer un meilleur fonctionnement de la SNCB, et pour paraphraser M. Depreter, peut-être un "encore meilleur" fonctionnement de la SNCB, une clarification des règles comptables pour une meilleure transparence des résultats financiers de l'entreprise - on le demandait depuis fort longtemps - la préservation, en tout cas apparente, de la clé de répartition 60/40 et enfin le fait que les Régions n'entrent pas en tant que telles au conseil d'administration.

Permettez-moi aussi d'évoquer quelques points de l'accord qui pour moi restent à préciser. Le fait de l'entrée des Régions dans le comité stratégique, compétent pour l'élaboration, la négociation, l'exécution du plan décennal et du contrat de gestion, tout comme d'ailleurs la possibilité pour les Régions de financer partiellement certains investissements ferroviaires, n'est-ce pas là une pré-régionalisation, n'est-ce pas là une régionalisation larvée de la SNCB?

Deuxièmement, le nouveau comité intergouvernemental des transports en commun est compétent pour la coordination des transports en commun et la mise en œuvre du plan décennal, c'est-à-dire une partie des missions du même conseil stratégique. Le comité intergouvernemental des transports en commun fait donc à mes yeux double usage avec ce conseil stratégique.

Troisièmement, le financement alternatif de 92,5 milliards qui n'est pas très clairement défini même si on parle d'une partie à charge des Régions, du secteur privé, des pays voisins, du leasing d'infrastructure, de réalisation d'actifs - quels actifs?, peut-être les filiales? -, des emprunts à la BEI. Je pense qu'il faut, par rapport à tout cela, s'inquiéter parce qu'à court et à moyen termes, cela pourrait contribuer à augmenter l'endettement de la SNCB.

La dette, parlons-en quelques instants, on l'a déjà évoquée aujourd'hui; les chiffres les plus alarmistes sont cités par rapport à la dette de la SNCB, sans qu'aucune réponse satisfaisante, en tout cas, ne soit apportée à la demande d'un subsidie supplémentaire de 3,5 milliards sollicité par la SNCB pour couvrir le déficit de ses deux missions de service public. Dois-je vous rappeler qu'un administrateur de la SNCB attire l'attention de tous depuis un certain temps sur le

déséquilibre financier structurel de la SNCB qui ne cesse de s'aggraver, de la dette financière qui dépassera largement - et M. Schoupe a cité des chiffres bien plus impressionnants - les 300 milliards de francs, sans compter l'impact des mesures de financement, je viens de l'évoquer, du plan d'investissement 2001-2012?

Je souhaiterais évoquer aussi, rapidement, les investissements. On peut constater que jusque 2000, et en ce 2000 compris, la clé de répartition 60/40 a, me semble-t-il, été relativement bien respectée, et qu'on continue sur la lancée du plan 1996-2005. Par contre, je suis particulièrement inquiet, dans les investissements 2001-2012, de voir la progressivité et la différence de progressivité au Nord et au Sud du pays. Quand on parle de clé de répartition 60/40, doit-on le prendre tous les ans, doit-on le prendre sur une période de 5 ans, sur une période de 12 ans? Quand on sait qu'à la SNCB on a l'habitude de revoir les plans d'investissement après 5 ans, vous me permettrez d'être particulièrement inquiet de voir que si au Nord du pays la grosse majorité des investissements sera largement entamée dans les 5 premières années, il est clair qu'au Sud du pays, l'ensemble des investissements ne commence à voir le jour qu'au-delà de 2005. Parfois même des investissements illusoires, puisque, quand on prend les tableaux de financement qui sont en annexe de l'accord, on se rend compte que pour une toute nouvelle ligne, comme la nouvelle ligne Bruxelles-Daussoulx, on imagine commencer le gros de l'investissement en 2003. Quand on pense qu'on est nulle part dans l'étude, il est tout à fait illusoire de programmer cela en 2003.

A l'inverse, je ne comprends pas pourquoi pour un investissement beaucoup plus facile à réaliser comme la mise à trois et à quatre voies de la ligne 124, rien n'est programmé avant 2005 et 2006.

A cette occasion, je me permettrai de rappeler ici que l'accord peut être interprété de deux façons. En annexe de l'accord, on trouve les tableaux d'investissements reprenant les travaux programmés et les lignes sur lesquelles ils sont prévus. Mais on nous dit qu'on se tourne vers les Régions afin qu'elles décident des types d'investissements qu'elles souhaitent. Pouvez-vous m'éclairer à ce sujet? Tout est-il figé comme l'indique le tableau d'investissements annexé à l'accord ou les Régions ont-elles leur mot à dire dans le choix des investissements? En Wallonie, il s'agirait de mettre à trois et à quatre voies les lignes existantes ou d'insérer des nouvelles lignes dans le plan d'investissements, notamment la

ligne voulue par le président de la SNCB: Bruxelles-Namur.

J'évoquerai également ce qui ressort de l'audit de la Cour des comptes. Vous avez raison de préciser dans la presse que ce qu'il en ressort, c'est ce que nous avons constaté ces derniers mois. Tout d'abord, il y a le manque de transparence et de vision stratégique. Nous avons déjà parlé du dérapage de la dette. Il faut aussi déplorer l'impact catastrophique de l'opération GTS, le manque de suivi de la direction et du conseil d'administration. On a notamment constaté l'absence d'un directeur financier pour l'ensemble de ces opérations et encore toute une série d'éléments que nous avons déjà mis en lumière ces derniers mois.

Pour terminer, je vous dirai que les francophones se plaignent du fait que les deux syndicats soient sortis du conseil d'administration. Réjouissons-nous simplement qu'ils seront trois demain au sein du conseil stratégique.

01.23 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, une première impression sur le débat et les différentes interventions. Depuis des mois et des mois au sein de cette commission, nous avons tous déploré que depuis une décennie, il ait été désinvesti dans le rail. Nous avons constaté des pertes de parts de marché et plusieurs choses à corriger. Je pense que nous sommes tous unanimes à ce sujet.

Au moment où le gouvernement dégage des perspectives sérieuses en matière de redéploiement du rail et en matière financière, cette entreprise a pour la première fois des perspectives à long terme en matière de mobilité, de déploiement et d'objectifs. Nous pouvons enfin envisager la croissance de l'activité ferroviaire plutôt que son maintien ou même, comme ce fut le cas par le passé, sa diminution. Je m'étonne donc un peu du ton de certaines interventions, même si je suis la première à reconnaître qu'il y a encore beaucoup à réaliser dans cet accord.

Deuxième remarque générale: je suis étonnée de constater l'art consommé avec lequel certains transforment le contenu d'un accord. Il ne faut pas non plus se placer un écran devant les yeux lorsque l'on examine ce qui s'est passé jusqu'ici, en particulier au cours des précédentes législatures. Sous quel gouvernement a-t-on étudié ou initié une réforme des structures, mis en place des mécanismes de décision nouveaux et une présentation nouvelle de la comptabilité? Qui

évite que la SNCB puisse de manière légale – ce qui est le cas aujourd'hui – déplacer les déficits d'un département vers ses missions de service public et aboutir ainsi à une situation de complexité quant à la lecture des bilans comptables et à la nécessité d'injecter de l'argent public?

Qui, dans les gouvernements précédents, a décidé de mettre en place un mécanisme de phasage afin que le plan décennal comporte des phases précises pouvant être contrôlées selon un suivi annuel de manière à en garantir la réalisation?

Vous avez aussi incriminé la politique menée en ce qui concerne le trafic intérieur, monsieur Ansoms, tout en soulignant sous quelle législature a eu lieu le fameux plan IC-IR qui, de l'avis de tous, a été un échec total. Tant la SNCB que les ministres de tutelle de l'époque ont reconnu que ce fut un échec. Il correspondait à une grande attente de la part des voyageurs en termes d'augmentation de l'offre et a abouti à beaucoup de problèmes sur les quais, y compris pour le personnel qui était dans l'incapacité de répondre aux demandes des voyageurs.

On m'interroge au sujet de l'évaluation du plan "Objectif 2005". Ce plan, prévoyant des engagements de part et d'autre, n'a pas été respecté. La SNCB en convient et je ne veux pas polémiquer à ce sujet. Je dis simplement qu'il faut que chacun regarde dans son assiette. Il est un peu facile de parler d'illusion d'optique.

En ce qui concerne les investissements, on a parlé des montants. On a là aussi parfois une manière un peu étonnante de présenter les chiffres. Deux montants ont été annoncés.

D'une part, pour le projet de plan de la SNCB: 644 milliards. A cet égard, je rappelle à notre collègue Schalck que j'ai reçu ce projet en janvier 2001. Il y a eu beaucoup de temps perdu avant, puisque la SNCB s'était initialement engagée à le soumettre en juillet, puis en septembre 2000. Ceci dit, on ne va pas polémiquer là-dessus, nous nous fixons maintenant sur sa mise en œuvre. Autrement dit: le gouvernement avait décidé de l'octroi de 500 milliards pour 10 ans. Et il y avait sur la table un plan à 644 milliards pour 10 ans.

D'autre part, le plan stratégique porte sur 677 milliards, à répartir sur 12 ans. Ce montant est financé à la fois par les dotations budgétaires classiques, la Financière TGV, des fonds propres de la SNCB. Et enfin, des financements alternatifs nouveaux ont été prévus de manière à permettre d'accélérer autant que faire se peut des

investissements jugés comme nécessaires, voire prioritaires.

Il faut comparer ce qui est comparable et pas deux choses différentes. Si on prend un plan décennal, qu'on le divise en tranches annuelles et que l'on multiplie le résultat par le nombre d'années que dure une législature afin de pouvoir voir l'effort consenti, c'est une très mauvaise manière de présenter les choses. Car, comme je l'ai dit dans mon introduction, l'investissement est une question centrale. Mais ce que l'on fait des moyens et la manière dont on garantit une exécution correcte, phasée, des moyens affectés est une question au moins aussi importante que l'enveloppe elle-même.

Je reviens en particulier sur les moyens, pour lesquels chacun a bien compris le scénario. Il s'agit effectivement de 677 milliards affectés sur 12 ans. C'est en tous cas une enveloppe de 67,5 milliards – ou 65 milliards en francs courants – pour le RER et un accroissement annuel d'un milliard jusqu'en 2010, délai lui-même prolongé jusqu'en 2012.

Malgré tout cela, il restait un solde à financer de 92,5 milliards, pour lequel il a fallu chercher des financements alternatifs. Quelques mots d'explication à cet égard.

1. Le leasing. Certains l'ont critiqué, disant que cela ne ferait qu'accroître la dette. Le leasing peut effectivement se justifier dans la mesure où la SNCB va effectuer un effort de rattrapage et d'extension important de sa capacité. Cet effort que nous lui demandons devrait permettre de libérer entre 25 et 30 milliards pour de l'investissement. Les montants prévus sont des gains budgétaires prévus. Donc, les montants nécessaires au financement de ces opérations sont pris en compte dans le budget. Et le leasing, en fonction du type de contrat, peut effectivement constituer un gain financier pour libérer des moyens pour l'investissement.

Je ne vois pas où cela pose problème.

2. Le partenariat public/privé. Ce système existe déjà aujourd'hui. Je pense plus particulièrement à des entreprises portuaires, qui pratiquent aujourd'hui du partenariat public/privé avec la SNCB. Cela se fait en Wallonie comme en Flandre.

Il est clair qu'une entreprise ne mettra les moyens sur table que moyennant un retour. Je ne connais pas plus que vous des entreprises qui investissent si elles ne sont pas assurées d'un retour. Tant les sociétés régionales de transport, que les

entreprises portuaires, les autorités portuaires ou entreprises privées pourraient obtenir des compensations intéressantes dans le cadre d'une participation à des projets extrêmement précis et déterminés.

3. La réalisation d'actifs. De quoi s'agit-il? Monsieur Ansoms, vous nous dites que je serais venue pleurnicher au Parlement pour demander la possibilité de transformer des actifs. Primo, je ne pleurnichais pas. Et secundo, je voudrais introduire une nuance. Dans le cadre de la Financière TGV, nous avons permis à la SNCB de ne pas uniquement procéder à la réalisation d'actifs – donc la vente de patrimoine –, en argent liquide, parce que les conditions et les délais fixés imposaient à la SNCB de vendre dans de très mauvaises conditions, à bas prix et rapidement. Elle perdait donc dans le cadre de ces ventes d'actifs.

Par contre, ici, on parle, par exemple en matière de réalisation d'actifs si l'on pense au patrimoine, d'une perspective sur douze ans, période qui donne le temps de valoriser un patrimoine et donne une possibilité de pouvoir accumuler des moyens nouveaux.

Par ailleurs, en matière de réalisation d'actifs, c'est toute la question d'ABX sur laquelle je me suis déjà prononcée, sur la base du rapport du Boston Consulting Group demandé par la SNCB qui a une approche intéressante d'ABX, où:

- 1) il propose un recentrage d'ABX sur la logistique, parce que c'est un élément d'avenir pour le transport de marchandises;
- 2) il considère que puisque des sommes très élevées des deniers publics ont été investies, ces dernières années, par la SNCB pour ABX, il ne faudrait pas socialiser les coûts. Autrement dit, il faut prendre le temps, si c'est nécessaire, d'identifier comment, à quel moment et les meilleures conditions dans lesquelles peut éventuellement être envisagée une partie de réalisation d'actifs. Mais c'est une décision qui appartiendra au conseil d'administration.

Je signale, par ailleurs, pour mémoire, que les chemins de fer allemands sont financés en partie grâce aux fonds de la Banque européenne d'investissements. Autrement dit, il ne faut pas croire que c'est nécessairement toujours réservé aux pays de l'Europe de l'Est.

Idem pour le cofinancement avec le Luxembourg. Il est prévu et les Luxembourgeois sont demandeurs. A nous de négocier avec eux pour quelle part, mais également en fonction d'un projet

qui va réellement améliorer la desserte vers Luxembourg. Les Luxembourgeois ne seront pas prêts à donner des moyens s'ils n'ont pas la garantie que l'on va améliorer la desserte complète, la qualité du transport et le temps de parcours entre Bruxelles et Luxembourg.

Voilà pour les grandes lignes des éléments liés à l'investissement et à ces fameux financements alternatifs.

Le déficit d'exploitation est une question qui nous préoccupe déjà depuis plus d'un an et demi sur la dette de la SNCB, d'une part, et, d'autre part, sur le déficit d'exploitation pour lequel la SNCB est demandeuse.

On a déjà parlé ici, il y a plus d'un an, de la dette. Déjà, lors de l'avenant au contrat de gestion, j'ai réuni la direction de la SNCB pour identifier très clairement, avec le comité de direction et les commissaires réviseurs, l'ensemble du système, pour connaître la part de la dette aujourd'hui et surtout ce qu'elle sera demain parce que c'est une épée de Damoclès qui pend effectivement au-dessus de la tête de la SNCB.

Par ailleurs, cette question est posée en gouvernement, de même d'ailleurs que le déficit d'exploitation. La SNCB nous a fait connaître cette demande depuis plus d'un an déjà. J'ai chaque fois répondu que j'étais prête à la prendre en considération mais que je pensais qu'il fallait l'accompagner d'une réforme des structures - et pas pour y placer des personnes, arrêtons ce faux débat, je vous en prie – qui vise à travailler sur les structures financières et les garanties d'affectation des moyens ainsi que de contrôle. C'est cela que j'appelle une réforme de structure. C'est une structure financière, une organisation de la présentation des comptes de la SNCB. A ce titre, je suis toujours disposée à en discuter. Je vais maintenant demander des explications à la SNCB sur la manière dont elle explique que pour ces 3 milliards d'exploitation pour 2000 et 3 milliards pour 2001, il s'agit bien d'une mission de service public en déficit.

Comme je l'ai expliqué, le système actuel de comptabilité permet de déplacer le déficit d'exploitation de l'un ou l'autre centre d'activité vers les missions de service public. Je veux y voir clair, c'est légitime. Je pense que le ministre du Budget le souhaitera aussi. En fonction de cette explication, nous engagerons très rapidement un groupe de travail SNCB/Transport/Budget, de façon à voir si oui ou non cela représente une menace pour l'entreprise, pour son exploitation et

son fonctionnement ou si, au contraire, il s'agit plutôt d'un exercice ou d'une présentation comptable qui met en déficit les missions de service public, mais qui ne représente pas nécessairement un réel déficit dans le cadre de l'exploitation et donc du travail sur ces missions de service public. Ce travail va s'engager. On doit répondre à cette demande mais la SNCB doit, elle aussi, fournir les explications nécessaires.

J'en arrive enfin à la consultation des Régions, qui a été évoquée par quelques-uns dans cette salle. Le projet de plan adopté par le gouvernement fédéral est-il oui ou non définitif? Est-il provisoire? Il est la base adoptée par le gouvernement fédéral mais, dans un timing fixé pour avant l'été, par définition – puisque nous devons aussi ici même adopter la loi sur la réforme des structures – doit avoir lieu cette consultation avec les Régions pour que ces dernières puissent, soit avaliser, soit modifier, soit éventuellement faire un certain nombre de remarques, par ailleurs, poser un certain nombre de questions à la SNCB, et, dernier élément, identifier précisément le "phasage".

Le « phasage » est tout aussi important que le montant, dans le cadre de la réalisation des investissements, qu'ils aient lieu en Flandre, en Wallonie ou à Bruxelles. Dès lors cette consultation des Régions est un élément important. Elles devront donc se prononcer et in fine nous conclurons un accord de coopération entre le fédéral et les Régions de manière à déterminer les conséquences en matière d'aménagement du territoire. Il s'agit en l'occurrence de la question des permis de bâtir. Sans accord en la matière, aucun projet ne trouvera de réalisation au bon moment. Je souhaite d'ailleurs que nous trouvions à cet égard rapidement un accord dans la mesure où nous allons bientôt entrer en période électorale, vu les échéances prochaines. Dès lors, il y a tout intérêt à ce que les Régions puissent sereinement donner un avis d'abord, un accord ensuite sur la question des permis afin de pouvoir ensuite travailler à la mise en œuvre de l'ensemble du plan.

En ce qui concerne la conférence interministérielle sur les transports en commun - et je suis bien d'accord, monsieur Chastel, il s'agit de bien préciser les rôles: conseil stratégique et conférence interministérielle, pour que tout le monde ne fasse pas le contrôle du plan décennal – il ne s'agit pas seulement d'un chaînon supplémentaire mais de l'illustration, comme on le fait par exemple dans le cadre de la négociation

sur le RER, d'une collaboration précise et déterminée. Cela n'enlève rien à la CIMIT ou à la ICMIT qui existe déjà, qui a déjà beaucoup de travail (elle se réunit tous les mois). Elle travaillera sur les correspondances, en matière ferroviaire entre le fédéral et les Régions avec une structure de fonctionnaires ad hoc pour suivre l'ensemble.

Nous déterminerons précisément - à vous d'y être attentifs quand le projet de loi sera déposé au parlement - quelles sont les missions du conseil stratégique pour éviter les confusions ou les doubles-emplois entre le conseil stratégique et la fameuse conférence interministérielle qui doit tout simplement améliorer la coopération avec les Régions, anticiper et préparer. Je pense que nous ne pouvons que nous en réjouir.

En ce qui concerne les audits, je répondrai à Mme Brepoels qui n'est plus là, une prochaine fois. Il est vrai que la SNCB est une matière complexe. Sa comptabilité est extrêmement complexe également. Il n'est pas du tout anormal qu'un certain nombre d'audits soient demandés tant par le pouvoir public que par l'entreprise elle-même de façon à pouvoir confier des missions précises à chacun de ces audits et disposer ainsi des éléments qui nous permettront, dans le cadre de la réforme de la loi, de tenir compte d'un certain nombre d'éléments pour améliorer le volet de structure financière, de présentation comptable ou d'obligation de la SNCB.

Voilà des réponses qui, à défaut d'être précises à chacune des questions, vous donnent en tout cas la tonalité de la part du gouvernement. Il reste encore beaucoup de choses à faire.

L'accord n'est pas un écran de fumée ou une mystification mais offre des perspectives solides pour les années qui viennent. Pas mal de choses seront précisées, y compris en ce qui concerne un avant-projet de loi sur la réforme de la loi de 1991 qui est absolument nécessaire, de même que sur divers éléments sur lesquels nous reviendrons en commission dans le cadre de la mise en œuvre de cet accord en termes de calendrier. Il est clair que la loi devra être votée avant la fin de la session parlementaire donc avant l'été, de même que l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions sur base d'un plan décennal clairement défini et éventuellement modifié selon l'avis des Régions mais également « phasé ».

Venons-en à l'objectif: 50% de voyageurs supplémentaires.

Plusieurs phases sont prévues. La première est le

plan décennal. La deuxième consiste en l'élaboration, par la SNCB, d'un plan de transport. Cela signifie: combien de trains, à quel endroit, avec quelle fréquence, moyennant quelle balance entre les heures creuses et les heures de pointe de façon à garantir la rencontre de l'objectif, même si l'on sait qu'il y a une croissance naturelle qui n'oblige pas à des efforts supplémentaires? Troisième phase: ce plan de transport est coulé dans le contrat de gestion. Résumons: plan décennal, plan de transport fait par la SNCB - c'est là qu'il y a l'expertise - et enfin tout cela est coulé dans le contrat de gestion.

La négociation du contrat de gestion doit commencer avec la nouvelle équipe qui sera en place au mois de septembre ou d'octobre et avec laquelle nous finaliserons la négociation du contrat de gestion.

Nous nous trouvons maintenant devant six à sept mois de travail intensif tant du point de vue gouvernemental que du point de vue de l'entreprise. C'est avec elle que l'on doit travailler, M. Schouppe compris, qui, jusqu'à nouvel ordre est toujours administrateur-délégué de la SNCB. On verra bien pour la suite; la question n'est pas à l'ordre du jour maintenant.

C'est avec l'entreprise et avec les organisations syndicales qu'on travaillera aussi à la façon de faire la transition. Pour faire passer l'entreprise de 22 business units à 9, cela ne se fait pas en claquant du doigt. Si on veut éviter de mettre à l'intérieur de l'entreprise un énorme désordre, il faut travailler par phases, bien sûr avec l'entreprise plutôt que contre elle ou de façon bureaucratique ou technocratique décidée au 65, rue de la Loi. C'est avec les acteurs qu'il faut travailler à la mise en œuvre de la réforme dans le cadre de l'accord défini qui, pour moi, n'est pas un accord de poudre aux yeux, mais un accord de contenu dans lequel pas mal de choses sont à réaliser. L'année qui vient sera l'occasion de le mettre en œuvre de façon tout à fait complète, à la fois dans les volets législatifs, dans les volets concrets et pratiques, dans les volets contrat de gestion, de même que dans les volets relatifs à l'entreprise elle-même, dans sa capacité d'intégrer peu à peu cette réforme interne. Je songe, par exemple, à la mise en œuvre de la nouvelle direction des ressources humaines dont je pense que, à la fois le gouvernement et les travailleurs, attendent beaucoup pour garantir une meilleure prise en compte de tous ces problèmes qui sont directement et indirectement liés à la sécurité de l'entreprise.

Le **président**: Je souhaite que les répliques, étant donnée l'heure tardive, soient brèves.

01.24 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, een korte reactie. Ik zou op elk punt terug kunnen reageren, want de antwoorden die u op de concrete vragen hebt gegeven zijn allesbehalve overtuigend, mevrouw de minister, en ik zou ze één voor één kunnen weerleggen. Maar dan zijn we weer vertrokken voor een half uur. Ik hou het dus bij enkele fundamentele reacties.

Het eerste fundamentele punt: u hebt proberen aan te tonen dat ook de vorige regering plannen heeft gemaakt en visies heeft ontwikkeld. Doch, u verzet zich tegen het feit dat ik het beeld heb gebruikt van de grote illusie of van de lege doos, het u het wenst te noemen. Welnu, ik blijf daarbij. Heel dit plan is één grote mediashow, één grote illusie en verschilt essentieel met wat de vorige regeringen gedaan hebben. Ik geef u de redenen daarvan.

Ten eerste, de congestieproblematiek in het jaar 2001 is natuurlijk erger dan 10 jaar geleden. Het wegverkeer neemt met 3% per jaar toe. Een toename van 40% betekent 40% meer files. Dus, binnen deze legislatuur, met dit non-beleid, zullen de files met 50% toenemen.

Ten tweede, de vorige regeringen hadden budgettaire problemen. Ze hebben geweldige inspanningen gedaan opdat deze regering budgettaire ruimte zou hebben om nieuwe beleidsaccenten te leggen. Die ruimte is er nu. Daarbij komt nog een economische hoogconjunctuur. Daardoor komen er tientallen miljarden ter beschikking die de vorige regering niet gehad heeft.

Wat is nu het essentiële verschil? Ook de vorige regering heeft inderdaad plannen op langere termijn, maar had wel de moed om, in budgettaire moeilijke omstandigheden, 33 miljard meer te geven binnen de eigen legislatuur, terwijl deze regering, in de omstandigheden waarin zij verkeert, slechts 3,7 miljard meer geeft. En dat is het schandalige. Dat is ontluisterend voor de groenen en ik begrijp nog altijd niet hoe u dit verhaal hebt kunnen verkopen aan uw eigen achterban van Ecolo. Volgens mij hebben zij het niet begrepen. Ofwel hebt u daar nog meer mist gespoten dan eerste minister Verhofstadt heeft gedaan.

Het is nog erger: u geeft in eigen legislatuur geen middelen, maar u solfert de NMBS op met zeer

gevaarlijke verplichtingen zoals met de leasing, wat u trouwens zelf hebt gezegd. Ook de vorige regering heeft de NMBS verplicht te leasen, maar ze hadden dan toch tenminste de moed de gevolgen van deze leasing op zich te nemen. Deze regering zegt echter dat de NMBS moet leasen, maar zij draagt daar de gevolgen niet van.

Er is een essentieel verschil inzake de gevolgen van de leasing. Die gevolgen mogen de primaire uitgaven van de begroting niet aantasten, terwijl de vorige regering de lasten voortspruitend uit de leasing wel gedragen heeft. Het is dus wraakroepend wat deze regering niet doet, in omstandigheden waarin zij het zou moeten doen en kan doen.

Nog één concrete vraag. Ik was heel blij met de eerlijkheid van de heer Van Campenhout, die zei "Wij zijn blij dat we in Vlaanderen twee keer mogen betalen maar het zou erger kunnen zijn". Ik zou een duidelijk antwoord willen. Vlaanderen wil blijkbaar graag zelf bijkomende middelen ter beschikking stellen. Leve het wafelijzer dus, ik vind dit een prachtig beeld.

Wanneer wordt de 60/40-regel, die u aanhaalt en verdedigt, toegepast? Nadat Vlaanderen zijn deel betaald heeft? Of gaat u eerst de 60/40-regel toepassen en legt Vlaanderen slechts daarna een deel bij? In Le Matin heb ik gelezen dat dat zeer onduidelijk is, en dat volgens hun interpretatie ook de supplementaire middelen die Vlaanderen op tafel legt, zouden worden meegerekend in de 60/40-sleutel. Als dat het geval is, dan betalen wij geen tweemaal, mijnheer Van Campenhout, maar driemaal, en dat zou nog veel erger zijn. Ik had daar graag een duidelijk antwoord op gehad. Wanneer wordt de 60/40-regel toegepast? Ervoor of erna? Dit is zeer essentieel.

Ten slotte, om niet alleen maar kritiek te geven, hebben wij een motie van aanbeveling opgesteld, waarin wij in een negental punten deze regering een aanbeveling doen om dit akkoord bij te sturen en op een veel betere manier tegemoet te komen aan datgene wat verwacht wordt van de NMBS.

01.25 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het belangrijkste dat we van vandaag moeten onthouden is, dat we een goede basis moeten hebben om te starten.

De dienstverlening, hetzij voor de bedrijven, hetzij voor de reizigers is volgens mij de belangrijkste discussie die wij nu zullen moeten voeren. De discussie omtrent investeringen moet daar eerder een afgeleide van zijn en mag niet het

leeuwendeel van onze discussies gaan uitmaken. Hopelijk kunnen we op basis van dit akkoord op lange termijn aan de reiziger een betere service geven of garanderen dat de trein in het mobiliteitsdebat een belangrijke rol kan blijven spelen.

01.26 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zoals gezegd in de inleiding vinden wij dit plan inderdaad een trendbreuk, zowel wat doelstellingen als middelen betreft. Wij hebben de garantie gekregen dat dit plan verder en nauwkeuriger zou uitgewerkt worden in een investeringskalender, aan de hand van een verder behoefteonderzoek. Wij steunen het idee van de cofinanciering van belangrijke investeringen door de Gewesten en u hebt gezegd dat de timing mee bepaald zal worden door de Gewesten, onder meer in het licht van de bouwvergunningen. Dit laatste is evident. Ik vraag enkel de bevestiging dat de Gewesten de timing sturen van deze gecofinancierde projecten.

Wat de vraag van de heer Ansoms betreft neem ik aan dat het volkomen evident is dat de gelden die de Gewesten aanbrengen buiten de 60/40 verdeelsleutel vallen. Dit is een retorische vraag, want ik neem aan dat dit evident is.

01.27 André Smets (PSC): Monsieur le président, il faut élaborer un calendrier d'investissements extrêmement rigoureux sinon ce sera de la poudre aux yeux. La mobilité est capitale et il faut une évaluation financière permanente au sein du parlement: qui paie décide et qui décide paie, c'est clair. Il ne faut pas créer de système où il n'y a pas de comptes à rendre sur l'utilisation de l'argent public. Il faut de plus en plus associer le parlement à la mesure même de l'évaluation financière, tant des coûts de fonctionnement que d'investissement.

01.28 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, je voudrais rappeler l'importance du phasage. Je vais peut-être m'avancer en répondant à M. Smets, mais il me paraîtrait tout à fait anormal que des dépenses faites par les régions soient considérées comme des dépenses fédérales. Ce serait absurde.

01.29 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een concrete vraag. Wanneer kunnen wij beschikken over een concreet document? Nu praten we immers nog altijd een beetje in het ijl, met name over intenties, verklaringen links en rechts, persmededelingen. Dat is toch niet de juiste werkwijze. Mochten we over een concreet dossier

beschikken, dan zou dit toch het debat ten goede komen. Kan u op deze vraag een antwoord geven, alstublieft?

01.30 Minister **Isabelle Durant**: De concrete uitwerking van het investeringsplan, met de concrete beslissingen, met vermelding van de bedragen en de projecten, zal er komen na het advies van de regio's. Dit advies komt er de volgende maanden. In het overlegcomité tussen federale overheid en gewesten zal een kalender worden opgesteld voor de adviezen van de regio's over timing en realisatie van concrete projecten.

Ten tweede, op basis van dit advies zal een samenwerkingsakkoord inzake bouwvergunningen worden gesloten. Daarna zullen wij beschikken over een plan van de NMBS dat in een transportplan met de verschillende frequenties en zo meer zal worden omgezet. Zoals dit vroeger ook het geval was, zal dit in het beheerscontract worden opgenomen. Dat is een manier om de engagementen in een contractueel kader vast te leggen.

Er zijn dus de verschillende fazen. Ten eerste is er het advies van de gewesten. Ten tweede is er het samenwerkingsakkoord tussen federaal en gewestelijk niveau. Een derde punt is het transportplan van de NMBS, parallel met een echt investeringsplan met data en een controle. Uiteindelijk wordt het transportplan in een beheerscontract opgenomen, contract dat met de nieuwe ploeg zal worden onderhandeld zodra de wet is goedgekeurd. Die wet komt er voor de zomer, want een aantal bestuurders hebben een mandaat dat loopt tot oktober. Het is dus nodig dat voor oktober een beslissing wordt genomen zodat de maatschappij niet in de problemen komt omdat twee tot drie bestuurders geen mandaat meer hebben. Dit is de timing en "step by step" worden de documenten gepubliceerd.

01.31 **Jos Ansoms** (CVP): Hoe zit het met de cofinanciering?

01.32 Minister **Isabelle Durant**: Wij zullen dat nagaan met de regio's. Dat is een goede vraag voor de gewesten in het kader van deze discussie.

01.33 **Jos Ansoms** (CVP): Mevrouw de minister, wordt de cofinanciering er eerst bijgeteld en wordt dan de 60/40-regel toegepast of gebeurt het andersom?

01.34 Minister **Isabelle Durant**: Om de investeringen te versnellen hebben we gesteld dat dit mogelijks met financiële inbreng van de

gewesten kan worden gerealiseerd. We zullen op die manier sneller kunnen beginnen.

01.35 **Jos Ansoms** (CVP): Het zit dus in de 60/40?

01.36 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Het is heel eenvoudig om dat te versnellen. Ik geef als voorbeeld de Liefkenshoecktunnel. Op de kalender staat een financiering door het Vlaamse Gewest. Stel dat de tunnel 20 miljard kost dan is er 14 miljard, betaald door het Vlaams Gewest, voor de burgerlijke bouwkunde. Er blijft zes miljard. Die zes miljard valt onder de 60/40-regel.

01.37 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, men heeft gezegd dat het allemaal in de 677 miljard zit en dat daarop de 60/40-regel wordt toegepast. Ook de cofinanciering zit dus in de 60/40. Dan betaalt Vlaanderen drie keer.

On ne va pas entamer des discussions surréalistes sur la clé 60/40, etc. Le gouvernement a adopté un plan de base. Il s'agit du plan 644 dans lequel des cofinancements sont possibles. Ce plan reprend les investissements prévus en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles, y compris ceux relatifs au RER qui est en fait un projet beaucoup plus large. Ce plan prévoit une répartition équilibrée entre la Flandre et la Wallonie.

Er is een goed evenwicht. Dat is belangrijk. Een netwerk loopt door de drie gewesten. Voor mij is er een rechtvaardig evenwicht in dit plan, dat de gewesten in het kader van hun advies kunnen veranderen. Op vraag van de gewesten kunnen sommige investeringen worden versneld als zij denken dat dit nodig is. Ik denk bijvoorbeeld aan de Liefkenshoecktunnel of de tweede ontsluiting van de Antwerpse haven.

Dat is duidelijk. Wij hebben een plan en mijn investeringen hebben een geografische basis. Er is een project voor Antwerpen en een ander project voor Wallonië, maar ons kader moet nog een specifieke planning krijgen na advies van de gewesten. Sommige veranderingen kunnen de gewesten vragen, maar elk gewest zal alleen in zijn eigen gewest kunnen werken. Het Vlaams Gewest zal alleen advies geven over de investeringen die op zijn gebied worden gepland. Als daar iets moet worden veranderd, kan dat. Dat zal daarna in het kader van een van de beheerscontracten worden vastgelegd.

Mevrouw de minister, in de veronderstelling dat de ondertunneling 20 miljard frank kost, zit dat

bedrag in het totale pakket van de Vlaamse 60%?

01.38 Minister **Isabelle Durant**: In het kader van het plan dat op tafel ligt?

01.39 **Jos Ansoms** (CVP): Ja.

01.40 Minister **Isabelle Durant**: U kent de plannen en investeringen die in Vlaanderen zijn voorzien.

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans, Luc Sevenhans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans en André Smets en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, verzoekt de regering de communautaire 60/40-verdeling van de NMBS-gelden, niet langer te laten gebeuren en bovendien de nodige maatregelen te treffen om, zo vlug mogelijk, tot de splitsing van de NMBS over te gaan."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Mme Frieda Brepoels, MM. Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans et André Smets et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement de ne pas maintenir la clé de répartition communautaire 60/40 pour les moyens financiers de la SNCB et de prendre le plus rapidement possible les mesures nécessaires à la scission de la SNCB."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jos Ansoms en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans en André Smets

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, verzoekt de regering

1. de doelstelling inzake de aangroei van de binnenlandse reizigers te concentreren op de piekuren en niet op de daluren van het reizigersverkeer;
2. de NMBS niet te belasten met vormen van alternatieve financiering die de schulden van het bedrijf op een onverantwoorde manier doen groeien;
3. trouw te blijven aan het regeerakkoord, ook met betrekking tot het gebruik van economische objectieve criteria als basis voor de spoorinvesteringen, en in het kader daarvan de verdeelsleutel laten vallen;
4. om in het kader van de toenemende congestie rond Antwerpen en Brussel de overheidsdotatie voor spoorinvesteringen binnen de huidige legislatuur aanzienlijk te verhogen en niet pas naar het jaar 2010 toe;
5. het exploitatietekort van de jaren 2000 en 2001 bij de NMBS inzake het binnenlands reizigersverkeer bij te passen, en hiervoor ook aangepaste bedragen te voorzien voor de komende jaren;
6. luxe-projecten zoals de geplande nieuwe lijn Louvain-la-Neuve-Gosselies te schrappen en de inspanningen inzake capaciteitsuitbreiding prioritair te concentreren op de filebestrijding rond de grote economische centra Brussel en Antwerpen en op het goederenvervoer per spoor;
7. alle geval te voorkomen dat financiële middelen van het Vlaamse Gewest voor bijkomende spoorinvesteringen op indirecte wijze zouden afgeleid worden naar spoorinvesteringen in Wallonië;
8. niet te aanvaarden dat het Vlaamse aandeel in het investeringsprogramma voor een bedrag van 5,8 miljard wordt afgeroomd voor de realisatie van de HST-tak tussen Antwerpen en de Nederlandse grens terwijl het HST-project ter hoogte van Luik onverantwoord duur wordt;
9. de Gewesten te vertegenwoordigen in de Raad van Bestuur en in de nieuwe structuren ruimte te scheppen voor aanvullende beheerscontracten met andere bestuursniveaus."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jos Ansoms et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Mme Frieda Brepoels, MM. Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans et André Smets et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement

1. de concentrer l'objectif d'élargissement du nombre de voyageurs sur les lignes intérieures sur les heures de pointe du trafic de voyageurs et non pas sur les heures creuses;
2. de ne pas imposer à la SNCB des formes de financement de substitution qui se traduiraient par une croissance injustifiée des dettes de la société;
3. de respecter l'accord de gouvernement, également en ce qui concerne le recours à des critères économiques objectifs comme base aux investissements ferroviaires et d'abandonner à cet égard la clé de répartition;
4. de procéder à une augmentation substantielle de la dotation publique destinée aux investissements ferroviaires dans le contexte de la congestion croissante aux abords d'Anvers et de Bruxelles au cours de la présente législature et de ne pas attendre 2010;
5. de combler le déficit d'exploitation enregistré par la SNCB en 2000 et 2001 pour le transport de voyageurs en dégagant à cet effet des moyens financiers adaptés pour les années à venir;
6. de renoncer aux projets luxueux comme la nouvelle ligne entre Louvain-la-Neuve et Gosselies et de concentrer prioritairement les efforts en matière d'accroissement de la capacité sur la réduction des congestions aux abords des grands centres économiques tels que Bruxelles et Anvers ainsi que sur le transport de marchandises par le rail;
7. d'éviter à tout prix que les moyens financiers dégagés par la Région flamande pour réaliser des investissements ferroviaires complémentaires soient indirectement injectés dans des investissements ferroviaires en Wallonie;
8. de refuser que la participation flamande dans le programme d'investissement de 5,8 milliards de francs soit écartée par la réalisation du volet TGV entre Anvers et la frontière néerlandaise alors que le coût du projet TGV à Liège augmente de façon injustifiée;
9. de faire en sorte que les Régions soient représentées au Conseil d'administration et de ménager dans les nouvelles structures davantage d'espace pour des contrats de gestion complémentaires avec d'autres niveaux administratifs."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heren Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Daan Schalck, Ludo Van Campenhout en Lode Vanoost.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme. Marie-Thérèse Coenen et MM. Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Daan Schalck, Ludo Van Campenhout et Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.
La discussion est close.

La réunion publique de commission est levée à 18.54 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.54 uur.



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

woensdag

25-04-2001

15:00 uur

mercredi

25-04-2001

15:00 heures

INHOUD

DEBAT OVER DE TOEKOMST VAN DE NMBS	1
Samengevoegde interpellaties en vraag van	1
- de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-engagement van de regering" (nr. 755)	1
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 4402)	1
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de doelstellingen inzake vervoer van reizigers en goederen en de financiële implicaties daarvan in het NMBS-akkoord" (nr. 758)	1
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de groeiende problemen inzake de financiële situatie van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de sociale vrede bij het personeel" (nr. 759)	1
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de communautaire gevoeligheden in het NMBS-akkoord" (nr. 760)	1
- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 763)	1
- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch plan van de regering over de NMBS" (nr. 769)	1
- de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bereikte akkoord binnen de regering aangaande het investeringsplan voor de NMBS" (nr. 770)	1
- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het regeringsakkoord met betrekking tot de NMBS" (nr. 771)	2
- de heer André Smets tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 773)	2
Sprekers: Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Francis Van den Eynde , Daan Schalck , Jos Ansoms , Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Ludo Van Campenhout , Luc Sevenhans , Jan Mortelmans , André Smets , Jean Depreter , Jacques Chabot , Marie-Thérèse Coenen , Lode Vanoost , Olivier Chastel	

Moties

22

SOMMAIRE

DÉBAT SUR L'AVENIR DE LA SNCB	1
Interpellations et question jointes de	1
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'engagement du gouvernement en ce qui concerne la SNCB" (n° 755)	1
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord conclu au sein du gouvernement sur l'avenir de la SNCB" (n° 4402)	1
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les objectifs en matière de transport de voyageurs et de marchandises et les implications financières de ces objectifs dans l'accord SNCB" (n° 758)	1
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes croissants que pose la situation financière de la SNCB et leurs conséquences en ce qui concerne la paix sociale au sein du personnel" (n° 759)	1
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les sensibilités communautaires dans le cadre de l'accord SNCB" (n° 760)	1
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne l'avenir de la SNCB" (n° 763)	1
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan stratégique du gouvernement pour la SNCB" (n° 769)	1
- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne le plan d'investissement pour la SNCB" (n° 770)	1
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement à propos de la SNCB" (n° 771)	2
- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 773)	2
Orateurs: Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Francis Van den Eynde , Daan Schalck , Jos Ansoms , Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Ludo Van Campenhout , Luc Sevenhans , Jan Mortelmans , André Smets , Jean Depreter , Jacques Chabot , Marie-Thérèse Coenen , Lode Vanoost , Olivier Chastel	

Motions

22

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 25 APRIL 2001

15:00 uur

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 25 AVRIL 2001

15:00 heures

De vergadering wordt geopend om 15.11 uur door de heer Jacques Chabot, voorzitter.

La séance est ouverte à 15.11 heures par M. Jacques Chabot, président.

Debat over de toekomst van de NMBS

Débat sur l'avenir de la SNCB

- 01** Samengevoegde interpellaties en vraag van
- de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-engagement van de regering" (nr. 755)
 - de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 4402)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de doelstellingen inzake vervoer van reizigers en goederen en de financiële implicaties daarvan in het NMBS-akkoord" (nr. 758)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de groeiende problemen inzake de financiële situatie van de NMBS en de gevolgen daarvan voor de sociale vrede bij het personeel" (nr. 759)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de communautaire gevoeligheden in het NMBS-akkoord" (nr. 760)
 - mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord binnen de regering over de toekomst van de NMBS" (nr. 763)
 - de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch plan van de regering over de NMBS" (nr. 769)
 - de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste

- 01** Interpellations et question jointes de
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'engagement du gouvernement en ce qui concerne la SNCB" (n° 755)
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord conclu au sein du gouvernement sur l'avenir de la SNCB" (n° 4402)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les objectifs en matière de transport de voyageurs et de marchandises et les implications financières de ces objectifs dans l'accord SNCB" (n° 758)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes croissants que pose la situation financière de la SNCB et leurs conséquences en ce qui concerne la paix sociale au sein du personnel" (n° 759)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les sensibilités communautaires dans le cadre de l'accord SNCB" (n° 760)
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne l'avenir de la SNCB" (n° 763)
 - M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan stratégique du gouvernement pour la SNCB" (n° 769)

minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bereikte akkoord binnen de regering aangaande het investeringsplan voor de NMBS" (nr. 770)

- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het regeringsakkoord met betrekking tot de NMBS" (nr. 771)

- de heer André Smets tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 773)

01.01 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Dit is een goed, weliswaar genuanceerd akkoord. Dat laatste is echter onvermijdelijk gelet op al zijn implicaties. Het akkoord is het resultaat van een debat en van de arbitrages die hieruit voortvloeiden.

Wij streven naar een betere mobiliteit, waarbij het spoor maar een element is. De Gewesten moeten ook via stedenbouw en openbare werken de mobiliteit verbeteren. De daling van het autogebruik, waarvoor de steun van de Gewesten broodnodig is, zal de mobiliteit ten goede komen.

Het akkoord voorziet voor de NMBS in een merkbare verhoging van het reizigers- en goederenverkeer tegen 2010.

(*Nederlands*) Investerings voor het nodige materiaal en infrastructuurcapaciteit worden ingeschreven om zo iets te kunnen doen aan het fileprobleem.

(*Frans*) Een ander gegeven is het beheerscontract. Het aspect veiligheid was al aan de orde naar aanleiding van het ongeval te Pécrot.

De kwestie van de stiptheid van de treinen en de schadeloosstelling van de reizigers is geen eenvoudig vraagstuk. Wij hebben ervoor gekozen het voorbeeld van de SNCF na te volgen en, rekening houdend met de specificiteit van ons spoorwegnet, een houdbaar en zo adequaat mogelijk systeem uit te werken.

(*Nederlands*) Het akkoord voorziet dus in schadevergoeding bij vertraging.

Ik kom tot de structuur. Alles begint met de financiële middelen. Wat wordt daarmee echter aangevangen? De overheid moet kunnen nagaan hoe de middelen worden aangewend. Daartoe zijn structuurwijzigingen nodig.

(*Frans*) De regels van een degelijk bestuur dienen te worden gerespecteerd. Voor de financiële

- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement en ce qui concerne le plan d'investissement pour la SNCB" (n° 770)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du gouvernement à propos de la SNCB" (n° 771)

- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° 773)

01.01 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): L'accord est un bon accord, nuancé certes. Mais c'est inévitable étant donné toutes ses implications. Il est le résultat d'un débat et des arbitrages qui en ont découlé.

Notre préoccupation reste l'amélioration de la mobilité, le chemin de fer n'est qu'un élément. Les Régions doivent également agir via l'urbanisme, les travaux publics. La mobilité bénéficiera de la réduction de la pression automobile pour laquelle l'appui des Régions est indispensable.

L'accord prévoit une augmentation substantielle du trafic de voyageurs et de marchandises assuré par la SNCB pour 2010.

(*En néerlandais*) Les investissements destinés à l'acquisition du matériel nécessaire et à la capacité de l'infrastructure sont prévus de manière à pouvoir remédier au problème des files.

(*En français*) : Autre élément, le contrat de gestion. L'aspect « sécurité » a été évoqué lors du débat concernant l'accident de Pécrot.

Quant à la ponctualité et le dédommagement des voyageurs, ce n'est pas simple. Nous avons décidé de prendre la SNCF comme modèle tout en recherchant un système tenable et le plus pertinent possible en fonction des spécificités de notre réseau.

(*En néerlandais*): L'accord prévoit donc une indemnisation en cas de retard.

J'en arrive à présent à la structure. Tout commence par les moyens financiers. A quoi seront-ils affectés? L'Etat doit pouvoir contrôler comment les moyens sont utilisés, ce qui implique des modifications de structure.

(*En français*): Il faut respecter les règles de bonne gestion. La question de l'enveloppe financière ne se

enveloppe zal pas een oplossing worden gevonden wanneer dergelijke regels die ook de invoering van een analytische boekhouding inhouden, worden toegepast.

Het door de Kamer gevraagde rapport van het Rekenhof zal vast en zeker heel interessant zijn wat good governance betreft.

De NMBS is autonoom maar dat betekent niet dat ze aan overheidscontrole ontsnapt. De taken van de organen, de raad van bestuur en de strategische raad, moeten worden vastgesteld. De omvorming van de directie *Human Resources* tot een transversale georganiseerde directie is van wezenlijk belang.

(Nederlands) De raad van bestuur wordt herleid tot negen plus een lid, vijf Nederlands- en vijf Franstaligen. De leden worden benoemd door de regering. De raad omvat minstens één derde leden van elk geslacht.

De bestuurders worden benoemd omwille van hun bekwaamheid. Het mandaat is onverenigbaar met een politiek mandaat. De cumulatie van de functies van bestuurder en bestuurder-directeur is niet langer mogelijk, omdat zulks tot problemen inzake controle leidt. De federale overheid benoemt de bestuurders en kan ze ontslaan bij een in Ministerraad overlegd KB.

Er wordt een strategische raad opgericht die bestaat uit de raad van bestuur, drie afgevaardigden van de in de NAR vertegenwoordigde syndicaten en drie afgevaardigden van de regionale openbaarvervoersmaatschappijen. Er worden zes plaatsvervangers aangeduid. Die raad is bevoegd voor het investeringsplan en het beheerscontract. De raad van bestuur kan hem ook om advies vragen.

(Frans) Wat de aanwezigheid van vakbondsorganisaties betreft, zou het aangewezen zijn geweest er een andere logica op na te houden. Wij hebben ervoor gekozen de vakbondsorganisaties in de Strategische Raad op te nemen om te bepalen hoe het overleg kan worden georganiseerd.

(Nederlands) In het nieuwe Interministerieel Comité voor het Openbaar Vervoer (ICOV) vindt overleg plaats tussen het federale en de gewestelijke niveaus. Daarnaast komt er een steungroep met ambtenaren van de diverse beleidsniveaus. Ze zal instaan voor de coördinatie inzake openbaar vervoer en voor de opvolging van de

résoudra que grâce à l'application de telles règles, dont fait partie l'établissement d'une comptabilité analytique.

Le rapport de la Cour des comptes, demandé par la Chambre, présentera sûrement un grand intérêt du point de vue de la bonne gestion.

La SNCB est autonome mais cela ne signifie pas qu'elle ne serait pas l'objet d'un contrôle public. Les missions des organes du conseil d'administration et conseil stratégique devraient être fixées. La réforme de la direction des ressources humaines, sous forme d'une direction transversale, est essentielle.

(En néerlandais) Le conseil d'administration est ramené à neuf membres plus un : cinq néerlandophones et cinq francophones. Les membres sont nommés par le gouvernement. Le conseil doit être constitué d'au moins un tiers de membres de chaque sexe.

Les administrateurs sont nommés sur la base de leurs compétences. Leur mandat est incompatible avec un mandat politique et le cumul des fonctions d'administrateur et d'administrateur directeur n'est plus autorisé en raison des problèmes en matière de contrôle. L'autorité fédérale nomme les administrateurs et peut les démettre par arrêté royal délibéré en conseil des ministres.

Un conseil stratégique est mis en place. Il est composé des membres du conseil d'administration, de trois délégués des syndicats représentés au sein du CNT et de trois délégués des sociétés régionales de transport en commun. Six suppléants sont désignés. Ce conseil stratégique est compétent pour le plan d'investissement et pour le contrat de gestion. Le conseil d'administration peut également solliciter son avis.

(En français) En ce qui concerne la présence d'organisations syndicales, il aurait été opportun de travailler dans une autre logique. Nous avons fait le choix d'introduire les organisations syndicales au sein du Conseil stratégique afin d'identifier la manière d'organiser la concertation.

(En néerlandais) Au sein du nouveau comité interministériel pour les transports publics, une concertation a lieu entre les niveaux de pouvoir fédéral et régionaux. En outre, nous créerons un groupe d'appui composé de fonctionnaires des différents niveaux de pouvoir. Il assurera la coordination en matière de transports publics ainsi

meerjarenplannen. Het ICMIT blijft bestaan, met een veel ruimere coördinerende opdracht inzake mobiliteit.

De tweeëntwintig bestaande bedrijfseenheden worden gehergroepeerd in zes bedrijfseenheden. Daarnaast komen er drie horizontale eenheden.

De rol van de overheid bij het beleid inzake openbaar vervoer wordt versterkt. De NMBS moet een vervoersplan voorleggen en jaarlijks een uitvoeringsplan. De praktische uitwerking komt in het beheerscontract. De opdracht van openbare dienst wordt uitgebreid tot het grensoverschrijdend verkeer. De financiële transparantie van de NMBS wordt verbeterd. De regering wil zowel boekhoudkundige transparantie in het bedrijf als de efficiënte aanwending van de openbare middelen garanderen. Daartoe werkt ze wettelijke bepalingen uit. Ik zal straks in antwoord op uw vragen en interpellaties meer gegevens verschaffen over het bedrag van de diverse investeringen.

Dit akkoord geeft de NMBS een nieuwe structuur, een financiering en een nieuwe richting.

01.02 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): De vele gebruikers van de spoorwegen worden dagelijks geconfronteerd met problemen allerhande. Dit is dus niet echt een technisch dossier. Er zijn de vele vertragingen en de treinen die wegens gebrek aan machinist niet vertrekken. Deze problemen zijn niet nieuw. Om ze op te lossen zijn grote investeringen nodig. De regering investeert 640 miljard over meer dan 10 jaar; dat is maar de helft van wat nodig is. De NMBS was nochtans altijd het stokpaardje van Agalev.

De 60/40-verdeelsleutel beantwoordt niet aan een objectief gegeven, dat weten ook de voorstanders ervan. De grootste nood ligt bij de ontsluiting van de haven van Antwerpen, bij de Gentse haven en bij de verbinding tussen Zeebrugge en Gent. De minister en de heer Di Rupo bleven deze verdeelsleutel verdedigen. Ik betreur dat: wij betalen om bestolen te worden.

Namens het Vlaams Blok en het gedeelte van Vlaanderen dat nog durft te reageren, wil ik dit aan de kaak stellen.

Ik stel voor om de spoorwegen te splitsen. De trein zal niet stoppen aan de grens met Wallonië en we zouden dan tenminste baas blijven over eigen centen. De problemen van de spoorwegen worden in Vlaanderen steeds scherper.

que le suivi des plans pluriannuels. La CIMIT est maintenue, mais elle devra remplir dorénavant une mission coordinatrice beaucoup plus étendue en matière de mobilité.

Les vingt-deux unités d'exploitation existantes vont être regroupées dans six unités. Et nous allons créer trois grandes unités opérationnelles.

Le rôle des pouvoirs publics dans le cadre de la politique en matière de transports publics sera renforcé. La SNCB devra présenter un plan de transport et, annuellement, un plan d'exécution. La mise en oeuvre pratique sera réglée dans le contrat de gestion. La mission de service public sera étendue au trafic transfrontalier. La transparence financière de la SNCB sera améliorée. Le gouvernement a la volonté de garantir à la fois la transparence comptable dans l'entreprise et l'utilisation efficace des moyens publics. A cette fin, il élaborera des dispositions légales. Tout à l'heure, en réponse à vos questions et à vos interpellations, je fournirai davantage d'informations concernant le montant des différents investissements.

Cet accord donne à la SNCB une nouvelle structure, un nouveau mode de financement et une nouvelle orientation.

01.02 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Les nombreux usagers des chemins de fer sont confrontés tous les jours à des problèmes de tous ordres. Il ne s'agit donc pas d'un dossier véritablement technique. Il y a les nombreux retards, les trains qui ne partent pas parce qu'il n'y a pas de machiniste. Ces problèmes ne sont pas nouveaux. Pour les résoudre, des investissements importants sont nécessaires. Le gouvernement investit 640 milliards de francs étalés sur plus de dix ans. Il en faudrait le double. La SNCB a pourtant toujours été le cheval de bataille d'Agalev.

La clé de répartition 60/40 ne correspond pas à une donnée objective, ses partisans le savent aussi. Le besoin le plus pressant se fait sentir au niveau du désenclavement du port d'Anvers, du port de Gand et de la liaison entre Zeebrugge et Gand. Le ministre et M. Di Rupo ont continué à défendre cette clé de répartition. Je le regrette : nous payons pour être volés.

Au nom du Vlaams Blok et de la partie de la Flandre qui ose encore réagir, je voudrais dénoncer cette situation.

Je propose de scinder la SNCB. Le train ne s'arrêtera pas à la frontière avec la Wallonie et nous resterions alors au moins maîtres de nos propres deniers. Les problèmes des chemins de fer sont de plus en plus aigus en Flandre.

We kunnen ook aan politiek doen op basis van concrete cijfers. Ik vraag hiervoor dringend veel aandacht.

01.03 Daan Schalck (SP): Er is een akkoord, maar er is nog veel werk te doen. Het akkoord moet kaderen in een totale mobiliteitsvisie. We moeten kijken naar de rol van de spoorwegen, maar ook naar andere zaken, zoals het stijgend aantal bedrijfsvoertuigen.

De bespreking van het beheerscontract moet zo snel mogelijk van start gaan. Het contract moet gedetailleerder worden en de beslissingen van de overheid weerspiegelen. We zullen de wet van 1991 moeten veranderen om een aantal fundamentele zaken te wijzigen. Dat geldt ook voor andere overheidsbedrijven.

Er wordt een aantal ambities naar voren geschoven voor het binnenlands reizigersvervoer, het internationaal reizigersvervoer en het goederenvervoer. Iedereen moet door het spoor gelijk worden behandeld. De 60/40-verdeling is een sleutel waarmee wij niet kunnen leven, maar de normen voor het binnenlands reizigersverkeer moeten zodanig worden verfijnd dat zo'n sleutel overbodig wordt.

De doelstelling van 50 procent meer reizigers in het binnenlands vervoer is ambitieus, maar moet verder verfijnd worden.

Agalev en SP waren lange tijd tegenstander van het internationaal reizigersvervoer. Daarin is een kentering gekomen: het is inderdaad positief indien bepaalde vluchten kunnen worden vervangen door treinreizen op middellange afstand. De prijszetting is echter problematisch. De IC-verbindingen zouden beter moeten, om de concurrentie met de wagen aan te kunnen.

De gewenste toename van het goederenvervoer is positief. Over de toekomstige rol van ABX zal ik me niet uitspreken.

Er werd heel wat tijd verloren met de investeringsplannen. Het beheerscontract lijkt me belangrijker als garantie: investeringsplannen houden het meestal maar een aantal jaren vol. Ik zou niet durven beweren dat de geïnvesteerde middelen onvoldoende zijn. Het is noodzakelijk planmatig te werken. Heel wat middelen kunnen nog niet worden geïnvesteerd omdat er bijvoorbeeld nog geen bouwvergunning is.

Nous pouvons également faire de la politique sur la base de chiffres concrets. Je demande que l'on s'intéresse sans délai à ce problème.

01.03 Daan Schalck (SP): Il y a un accord, mais il reste beaucoup à faire. Cet accord doit s'inscrire dans le cadre d'une vision globale de la mobilité. Nous devons examiner le rôle des chemins de fer, sans perdre de vue d'autres aspects, comme le nombre croissant de véhicules de société.

La discussion du contrat de gestion doit commencer le plus rapidement possible. Le contrat doit être plus détaillé et refléter les décisions du gouvernement. Nous devons modifier la loi de 1991 pour changer certains points fondamentaux. C'est également vrai pour les autres entreprises publiques.

Certaines ambitions en matière de trafic intérieur de voyageurs, de trafic international de voyageurs et de transport de marchandises ont été mises en avant. Le rail doit traiter chacun sur un pied d'égalité. Nous ne pouvons nous satisfaire de la clé de répartition 60/40, mais il faut affiner les normes en matière de trafic intérieur de voyageurs pour rendre cette clé superflue.

L'objectif de réaliser une augmentation de 50% du nombre de voyageurs dans le transport intérieur est ambitieux mais doit être affiné.

Agalev et le SP ont été longtemps adversaires du transport de voyageurs international. Ils ont reconsidéré leur attitude. La possibilité de remplacer certains moyens courriers par des voyages en train constitue un élément positif. La fixation des prix constitue toutefois un problème. Les liaisons IC devraient être améliorées pour pouvoir concurrencer la voiture.

De même, la volonté d'accroître le volume des transports de marchandises est un élément positif. Je ne me prononcerai pas sur le rôle futur d' ABX.

On a perdu beaucoup de temps en ce qui concerne les plans d'investissements. Il m'apparaît que le contrat de gestion offre une meilleure garantie car les plans d'investissements ne sont généralement respectés que pendant quelques années. Je n'oserais pas prétendre que les moyens investis sont insuffisants. Il faut procéder avec méthode. Par exemple, de nombreux moyens ne peuvent pas encore être investis parce que les permis de bâtir requis n'ont pas encore été délivrés.

Toch is er een aantal onbekende factoren. Het aandeel van de alternatieve financiering in het financieringsprogramma is nog niet duidelijk. Eerst zou er naar het GEN 65 miljard gaan, nu spreekt men van 132 miljard. Wanneer gaat men dit geld uitgeven? Ik zie een probleem als men de Brusselse programma's vooruitschuift ten nadele van de andere projecten.

Wat bestuur en beheer betreft is het nodig om de insinuaties en het gehakketak met de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder te bespreken. Men vroeg het ontslag van de heer Schouppe, maar er gebeurde niets. Er moet duidelijkheid komen om te weten met wie we kunnen praten.

De federale overheid heeft ook geen *know how* meer, die is er enkel bij de NMBS. Daaraan moet duidelijk iets worden gedaan.

01.04 Jos Ansoms (CVP): Er is een akkoord : een lege doos wordt als waardevol geschenk verpakt met een paars-groene strik en goed getimed, voor het paasreces, aan het publiek voorgesteld. Het wordt voor de NMBS echter een doos van Pandora.

Ik wil een aantal illusies doorprikken. De heer Verhofstadt zou 677 miljard gaan investeren in het spoor. Dat is niet zijn verdienste, wel die van volgende regeringen en van de NMBS. Tegen 2010 zouden er 50 procent meer reizigers en goederen worden gerealiseerd. Ik vrees dat zich eerder een achteruitgang zal voordoen. Dit akkoord zou een overwinning zijn voor Vlaanderen. Dit dossier heeft echter geleden onder het communautair wafelijzer. De reiziger zou beter worden van dit akkoord. Ook dat zal slechts een illusie blijken.

De regering zou dus 677 miljard gaan investeren. Een luisteraar bestempelde onlangs deze lente als een Verhofstadt-lente: heel wat zonnige dagen, maar gespreid over vele jaren. Dat geldt ook voor de investeringen in de NMBS.

Het is de begrotingsminister die het heeft gehaald: er wordt geen frank meer toegestaan dan hij had toegezegd. In 2000 werd echter één twaalfde van het budget niet uitbetaald. Terwijl onder Dehaene I 17 miljard naar de NMBS ging en onder Dehaene II zelfs 33 miljard, wordt in deze regeerperiode 3,7 miljard geïnvesteerd in de NMBS. Deelt de minister

Il subsiste néanmoins un certain nombre d'inconnues. On ignore encore à combien s'élèvera la part des nouvelles formules de financement dans le programme de financement. A l'origine, 65 milliards de francs étaient destinés au RER mais aujourd'hui, on parle de 132 milliards. Quand cet argent sera-t-il débloqué ? Nous risquons de connaître des problèmes si les programmes pour la région de bruxelles devaient prendre le pas sur les autres projets.

En ce qui concerne la direction et la gestion, il faut éviter les insinuations et les querelles avec le Conseil d'administration et l'administrateur délégué. On a demandé la démission de M. Schouppe mais cela est resté sans suite. Nous devons savoir exactement qui sont nos interlocuteurs.

A l'inverse de la SNCB, les autorités fédérales ne disposent plus d'aucun savoir-faire. Il est donc nécessaire d'intervenir.

01.04 Jos Ansoms (CVP): Il existe un accord : une boîte vide a été emballée comme un précieux cadeau, avec un beau ruban arc-en-ciel et offerte au public à un moment propice, juste avant les vacances de Pâques. Pour la SNCB, il s'agira toutefois plutôt d'une boîte de Pandora.

Je souhaite dissiper un certain nombre d'illusions. M. Verhofstadt investirait 677 milliards de francs dans les chemins de fer. Mais le mérite en reviendra à d'autres gouvernements et à la SNCB. Le trafic de voyageurs et de marchandises devrait augmenter de 50% d'ici à 2010. Je crains plutôt que nous assisterons à une diminution. Cet accord constituerait une victoire pour la Flandre mais ce dossier a cependant souffert de la politique du fer à gaufres communautaire. Le voyageur devrait récolter les bénéfices de cet accord. Cela également n'est qu'une illusion.

Le gouvernement aurait donc l'intention d'investir 677 milliards de francs. Un auditeur a récemment qualifié ce printemps de printemps Verhofstadt : de nombreuses journées ensoleillées mais réparties sur plusieurs années. Cette théorie s'applique également aux investissements de la SNCB.

C'est le ministre du Budget qui l'a emporté : on n'accordera pas un franc de plus que ce qu'il avait annoncé. En 2000, un douzième du budget n'a cependant pas été déboursé. Alors que sous le gouvernement Dehaene I, la SNCB avait bénéficié de 17 milliards et sous Dehaene II même de 33 milliards, au cours de cette législature, un montant

mijn analyse?

de 3,7 milliards est investi dans la SNCB. La ministre partage-t-elle mon analyse?

De regering wil de 677 miljard frank niet over 15 jaar maar over 12 jaar spreiden, indien de NMBS zorgt voor 90 miljard frank alternatieve financiering.

Le gouvernement souhaite répartir les 677 milliards de francs sur 12 ans au lieu de 15 ans, à condition que la SNCB parvienne par d'autres moyens à financer 90 milliards de francs.

Daarvan moet 25 à 30 miljard komen uit burgerlijke bouwkunde. Dan zou het Vlaams Gewest 18 miljard moeten cofinancieren. Het Gewest wil dit wel lenen, maar niet cofinancieren.

De cette somme, 25 à 30 milliards devraient provenir du génie civil. La Région flamande devrait alors prendre en charge un co-financement de 18 milliards de francs. La Région flamande est d'accord pour prêter les fonds mais ne souhaite pas s'engager dans un co-financement.

Van leasing verwacht men 22 à 30 miljard. Vroeger werd dit, tijdens vorige regeerperiodes, streng bekritiseerd. De regering zegt bovendien dat deze leasingoperatie geen invloed mag hebben op de primaire middelen van de overheid. Dat is ongehoord!

On s'attend à ce que le leasing rapporte de 25 à 30 milliards de francs. Ce système avait été vivement critiqué au cours des législatures précédentes. En outre, le gouvernement déclare que cette opération de leasing ne peut avoir aucune incidence sur les moyens primaires des autorités. Ceci est inouï!

Welke firma gaat de NMBS geld lenen in het kader van de PPS-formule, onder de marktrente? Het NMBS-akkoord beveelt aan om 18 à 22 miljard te realiseren door de verkoop van activa. Voor de financiering van de HST is het de NMBS al niet gelukt om voldoende activa te realiseren. Hoe gaat ze dit nu doen? Waarop baseert de regering zich om dit aan te bevelen?

Quelle société prêtera de l'argent à la SNCB à un taux inférieur au taux du marché dans le cadre de la formule PPS ? L'accord sur la SNCB suggère d'obtenir 18 à 22 milliards de francs par la vente d'actifs. La SNCB n'est déjà pas parvenue à vendre suffisamment d'actifs pour financer le TGV. Comment va-t-elle procéder aujourd'hui ? Sur quels éléments le gouvernement se fonde-t-il pour formuler une telle recommandation ?

Voor welke projecten zou de Europese Investeringsbank moeten tussenkomen? Ik zie enkel de HST, de IJzeren Rijn en de verbinding Brussel-Luxemburg. Waarom zou de Europese Investeringsbank nu plots bereid zijn een inbreng te doen voor die projecten? Daarnaast is er de vooropgestelde cofinanciering door Nederland en Luxemburg. Van die landen kan echter geen financiële inbreng worden verwacht. Al die alternatieve financieringen zijn dus gebakken lucht.

Pour quels projets la Banque européenne d'investissement devrait-elle intervenir ? Je ne vois que le TGV, le Rhin d'acier et la liaison Bruxelles-Luxembourg. Pourquoi la Banque européenne d'investissement serait-elle subitement prête à soutenir ces projets ? Quant au cofinancement supposé des Pays-Bas et du Luxembourg, on ne peut attendre de ces pays aucune aide financière. Toutes ces sources alternatives de financement ne reposent donc sur rien.

Dit akkoord rept met geen woord over de schuldenlast en over het exploitatietekort van meer dan 6 miljard over twee jaar. Welke maatregelen zal de minister nemen?

Cet accord est muet à propos de la charge de la dette et du déficit d'exploitation de plus de 6 milliards en deux ans. Quelles mesures la ministre compte-t-elle prendre ?

Tegen 2010 zouden er 50 procent meer reizigers en goederen moeten komen; de minister dacht vroeger dat dit zonder extra middelen zou kunnen. De NMBS kon haar ervan overtuigen dat 677 miljard nodig is. Indien de middelen er niet komen, zoals ik aantoonde, zal de vermeerdering van 50 procent dan ook niet gerealiseerd worden? Of komt er door aangepaste tarieven een vermeerdering in de daluren, die niets verandert aan het fileprobleem?

En 2010, la SNCB devrait avoir augmenté sa part de marché de 50% tant en voyageurs qu'en marchandises. La ministre pensait initialement que cette augmentation serait possible sans moyens supplémentaires. La SNCB a su la convaincre que cet objectif nécessitait 677 milliards. Si ces moyens n'en sont pas dégagés, comme je le suggérais, l'augmentation de 50% ne sera-t-elle pas réalisée ? Ou la modification des tarifs se traduira-t-elle par une augmentation pendant les heures creuses, ce

qui ne changera rien au problème de la congestion des routes.

Derde illusie is dat Vlaanderen beter zou worden van dit akkoord. Minister-president Dewael gaat niet meer akkoord met de huidige verdeelsleutel en legde krasse verklaringen af. Het communautair wafelijzer functioneert nog steeds in plaats van objectieve criteria te hanteren voor de investeringen. In dit laatste geval zou Vlaanderen 70 à 75 miljard krijgen. Hierdoor worden minder verantwoorde investeringen in Wallonië gedaan, in plaats van de hoogst noodzakelijke investeringen in Vlaanderen, die ook de Belgische economie ten goede komen.

Enkele voorbeelden. Men komt niet toe met de HST-enveloppe om de verbinding te maken van Antwerpen met de Nederlandse grens. De minister neemt dit geld uit de enveloppe voor het binnenlands verkeer in Vlaanderen, terwijl in Luik de kosten voor het station uit de pan rijzen.

Vlaanderen mag wel extra investeren.

Klopt het dat de afgevaardigd bestuurder voortaan enkel een document mag ondertekenen als het mede ondertekend wordt door een adjunct van de andere taalrol? Is dit de tegemoetkoming aan Vlaanderen? Wat met de gevraagde vertegenwoordiger van de Vlaamse regering in de raad van bestuur? De minister stelt de oprichting van een interministerieel comité in het vooruitzicht. Zo'n comité bestaat al sinds 1988, maar er wordt onvoldoende gebruik van gemaakt.

Er zouden meer treinen komen en ze zouden stipter gaan rijden. Vertragingen vanaf een kwartier zouden vergoed worden. Volgens het eerste beheerscontract zou 95 procent van de treinen op tijd moeten rijden, maar er was geen sanctie. Nu dient nog slechts 90 procent van de treinen stipt te rijden, maar er zou een sanctie komen. De NMBS haalt nu al 90 procent stipte treinen. De vergoedingsvoorwaarden zijn bovendien wel van die aard dat niets moet worden betaald. De reiziger wordt met een kluitje in het riet gestuurd.

01.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Er werden reeds vele stoere uitspraken gedaan. We hadden gehoopt dat de hervorming van de NMBS structureel heel grondig zou gebeuren. Het voorstel van de regering beantwoordt niet aan de mobiliteitsbehoefte, vooral in Vlaanderen.

Une troisième illusion serait de penser que cet accord bénéficierait à la Flandre. Le ministre président Dewael n'accepte plus la clé de répartition actuelle et a tenu des propos radicaux à cet égard. Le gaufrier communautaire fonctionne encore alors que les investissements devraient être fondés sur des critères objectifs. Si tel était le cas, la Flandre recevrait 70 à 75 milliards. Actuellement, on procède à des investissements dont l'utilité est contestable en Wallonie au lieu de réaliser en Flandre des investissements absolument nécessaires qui seraient profitables à toute l'économie belge.

Je vous cite quelques exemples. L'actuelle enveloppe pour le TGV ne permettra pas de réaliser la liaison entre Anvers et la frontière des Pays-Bas. Pour réaliser cette liaison, le ministre puisera dans l'enveloppe destinée au transport intérieur flamand, alors même que le coût de la gare de Liège dépasse l'entendement.

Et la Flandre n'a qu'à continuer à investir.

Est-il vrai que l'administrateur délégué ne pourra dorénavant signer un document que s'il est cosigné par un adjoint de l'autre rôle linguistique ? Est-ce cela, la concession faite à la Flandre ? Et quelle suite a été réservée à la demande d'un représentant du gouvernement flamand au conseil d'administration ? La ministre envisage la création d'un comité interministériel. Ce comité existe déjà depuis 1988, mais il y est insuffisamment fait appel.

On nous avait annoncé davantage de trains et de ponctualité. On nous avait assuré que les retards dépassant un quart d'heure donneraient lieu à une indemnisation. Aux termes du premier contrat de gestion, 95 % des trains devaient être ponctuels, mais aucune sanction n'était prévue. Aujourd'hui, il n'y a plus que 90 % des trains qui doivent partir à l'heure, mais des sanctions seront infligées si ce n'est pas le cas. Or, la SNCB atteint actuellement déjà cet objectif. Qui plus est, les conditions d'indemnisation ont été conçues de telle sorte que la SNCB ne doive jamais rien déboursier. On se moque des usagers.

01.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Nous avons déjà entendu bon nombre d'interventions musclées. Nous avons espéré que la réforme structurelle de la SCNB se ferait en profondeur. La proposition du gouvernement ne satisfait pas les besoins de mobilité, particulièrement en Flandre.

Bovendien worden er al bedenkingen geformuleerd door de NMBS, die het akkoord op de helling zetten. De heer Schouppe vindt een verhoging met 50 procent van de reizigers totaal onrealistisch, alhoewel de regering dit ziet als een tegenprestatie in ruil voor het investeringsplan. Hij gaat ook niet akkoord met het feit dat zijn mandaat ter beschikking zou staan. Hij vraagt ook wie al de prijsreducties en lage tarieven gaat betalen. Dit zou tot gevolg hebben dat er minder treinen zullen rijden in plaats van meer, want als er geen inkomsten zijn, kan men de lijnen niet exploiteren.

In het nieuwe beheerscontract is er geen sprake van een scheiding van het goederen- en reizigersverkeer en infrastructuur, zoals de EU vraagt. Er is evenmin sprake van een onafhankelijke dienst voor het spoor. Er is geen echte inbreng van de Gewesten mogelijk. De 60/40-verdeelsleutel wordt niet geobjectiveerd.

Welk bedrag wil de regering over 12 jaar besteden als er geen alternatieve financiering komt? Zijn er aanwijzingen dat er een cofinanciering kan komen voor grensoverschrijdende projecten? Het uitgangspunt zou zijn dat de buurlanden voordeel halen uit het Belgisch net. Waarom geldt hetzelfde principe niet voor het voordeel dat Wallonië haalt uit Vlaamse projecten? Welk bedrag zal tijdens deze regeerperiode worden uitgegeven? Hoe ziet de minister een alternatieve financiering door de Gewesten? Hoe past die in de 60/40-verdeelsleutel? Deze verdeelsleutel heeft niets te maken met objectieve behoeften. Bij aankopen van legervliegtuigen mag wel geen verdeelsleutel worden gehanteerd en zal Vlaanderen maar 10 procent van de compensatie krijgen!

De regering zal de bestuurders van de NMBS aanstellen. Welke criteria zullen worden gehanteerd? Wat zal de verhouding zijn tussen de strategische raad en de raad van bestuur? De raad van bestuur zal toch de beslissingen nemen. Het gaat dus eerder om evaluatie van het tienjarenplan dan om uitvoering en opvolging ervan.

Waarom zitten enkel vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties in de strategische raad en geen van de werkgeversorganisaties?

Wat is het verschil tussen het nieuwe ICOV en de huidige interministeriële conferentie? Het nieuwe comité, dat uit dezelfde mensen bestaat, zou minder bevoegdheden hebben. Is dat nu de

Par ailleurs, la SNCB formule déjà des objections qui remettent l'accord en question. Monsieur Schouppe estime qu'une augmentation de 50% du nombre de voyageurs est totalement irréaliste, bien que le gouvernement la considère comme la contrepartie du plan d'investissement. Il ne veut pas non plus que son mandat soit mis à disposition. Il demande également qui financera toutes les réductions de prix et les bas tarifs. Il pourrait en résulter une diminution plutôt qu'une augmentation du nombre de trains car, sans recettes, on ne peut pas exploiter les lignes.

Le nouveau contrat de gestion n'évoque pas la scission du transport de passagers et de marchandises et de l'infrastructure, comme le suggère l'UE. Il n'est pas non plus question d'un service indépendant pour les voies. Il n'y a pas véritablement d'apport des Régions. La clé de répartition 60/40 n'est pas objectivée.

Quel montant le gouvernement entend-il étaler sur une période de douze ans s'il n'est pas recouru à d'autres formes de financement? Des indications permettent-elles d'espérer un cofinancement des projets transfrontaliers? Un tel cofinancement serait envisagé si les pays voisins retirent un avantage de la loi belge. Pourquoi ce principe ne s'applique-t-il pas aux avantages que la Wallonie retire de projets flamands? Quel montant sera dépensé au cours de la présente législature? Comment le ministre envisage-t-il le recours à une autre formule de financement, par les Régions? Comment cette formule s'inscrit-elle dans la clé de répartition 60-40? Cette clé est totalement étrangère aux besoins objectifs. Dans le cadre de l'achat d'avions militaires, aucune clé de répartition ne peut être mise en œuvre et la Flandre devra se contenter de compensations à concurrence de 10 pour cent.

Les administrateurs de la SNCB seront désignés par le gouvernement. Sur quels critères cette désignation sera-t-elle fondée? Quels seront les rapports entre le conseil stratégique et le conseil d'administration? Le pouvoir décisionnel reviendra en tout état de cause au conseil d'administration. Il s'agit donc davantage de l'évaluation du plan décennal que de sa mise en œuvre et de son suivi.

Pour quelle raison les délégués des syndicats sont-ils les seuls à siéger au sein du conseil stratégique et pourquoi n'y retrouve-t-on pas de représentants des organisations d'employeurs?

Quelle est la différence entre le nouveau comité interministériel pour les transports publics et l'actuelle conférence interministérielle? Le nouveau comité composé des mêmes personnes serait doté

doorbraak in de samenwerking met de Gewesten?

De bestaande tweeëntwintig bedrijfseenheden worden ondergebracht in zes nieuwe bedrijfseenheden en drie horizontale. Het leek me logischer ze in te delen in vier eenheden: reizigers nationaal, reizigers internationaal, goederen en infrastructuur. Ik kreeg graag wat meer verduidelijking.

Het federaal beleidsplan ging ervan uit dat het beheerscontract er eerst zou komen en nadien het investeringsplan. Is het beheerscontract er? Bevat het een charter en een resultaatsverbintenis? Wanneer krijgt het Parlement er inzicht in?

Beschikt de minister wel over de nodige financiële elementen om deze beslissingen te nemen, terwijl de resultaten van de aan gang zijnde audits nog niet zijn gekend?

De **voorzitter** : Francis Van den Eynde.

01.06 Ludo Van Campenhout (VLD): De regering heeft de krachtlijnen vastgelegd voor de NMBS. Dit zou een breuk teweegbrengen met het verleden.

Ik heb wel enkele bedenkingen. Er zijn ambitieuze doelstellingen: 50 procent meer reizigers en 50 procent meer goederen tegen 2010. Dit is erg ambitieus als men ziet dat de vorige tien jaar het goederenverkeer met 10 procent gedaald is. Op welke hypothesen zijn deze doelstellingen gebaseerd? Houdt men rekening met de bereikbaarheid van de stations? Vermits reizigers meer kosten dan ze opbrengen gaat een vermeerdering van de reizigers het exploitatietekort doen stijgen. Wat is de impact?

Het Rekenhof heeft een financieel rapport gemaakt over de NMBS. Wanneer zullen we dit rapport kunnen inzien?

Wanneer komt er een tijdstabel voor de andere investeringen dan het GEN?

Het bedrag van de investeringen wordt gekoppeld aan een aantal voorwaarden van dienstverlening aan de reiziger. Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen?

Wanneer komt er een performante beheersstructuur voor de NMBS, die deze voorwaarden kan naleven?

Wordt de 50-procent-doelstelling inzake reizigers

de compétences moins importantes. S'agit-il là de la percée qui a pu être réalisée avec les Régions ?

Les 22 unités d'exploitation existantes constitueront six nouvelles unités d'exploitation et trois unités horizontales. Il me paraissait plus logique de les répartir entre quatre unités : voyages nationaux, voyages internationaux, marchandises et infrastructures. J'aimerais obtenir plus de précisions à ce sujet.

Le plan de politique fédérale prévoyait que le contrat de gestion serait arrêté en premier et que le plan d'investissement suivrait. Le contrat de gestion existe-t-il ? Prévoit-il une charte et l'obligation de résultat ? Quand le Parlement pourra-t-il le consulter ?

Le ministre dispose-t-il des éléments financiers nécessaires pour prendre ces décisions dès lors que les résultats des audits en cours ne sont pas encore connus?

Présidence : Francis Van den Eynde.

01.06 Ludo Van Campenhout (VLD): Le gouvernement a défini les lignes de force pour la SNCB, ce qui devrait impliquer une rupture avec le passé.

J'ai pourtant quelques observations à formuler. Les objectifs sont ambitieux : 50% de passagers en plus et 50% de marchandises en plus pour 2010. C'est très ambitieux quand on sait que le transport de marchandises a baissé de 10% ces dix dernières années. Sur quelles hypothèses ces objectifs sont-ils basés ? Tient-on compte de l'accessibilité des gares ? Puisque les voyageurs coûtent plus qu'ils ne rapportent, l'augmentation du nombre de voyageurs ne va-t-elle pas faire grimper le déficit d'exploitation. Quel sera l'impact ?

La Cour des comptes a rédigé un rapport financier relatif à la SNCB. Quand pourrons-nous prendre connaissance de ce rapport ?

Quand établira-t-on le calendrier des investissements concernant d'autres projets que le RER ?

Le montant des investissements est lié à un certain nombre de conditions en matière de services offerts aux voyageurs. Où en sont les négociations ?

Quand mettra-t-on en place une structure de gestion performante pour la SNCB, de manière à ce que ces conditions puissent être respectées?

L'objectif des 50% concernant les voyageurs sera-t-

verfijnd?

De klanten zouden recht hebben op schadevergoeding bij bepaalde vertragingen. Wat is de stand van zaken van de werkgroep inzake stiptheid? Welke garanties en sancties komen er? Wanneer gaat de compensatieregeling in?

Er komt een kwaliteitscharter voor reizigers- en goederenvervoer. De heer Schouppe dreigde onlangs de dienstverlening in te krimpen als er niet meer overheidsmiddelen zouden komen.

Wat is het standpunt van de regering in het licht van de aangekondigde kapitaalverhoging van ABX?

Wij zijn voorstander van een integratie van het spoorbeleid in het mobiliteitsbeleid van de Gewesten. In het investeringsplan van de regering staat dat de Gewesten mee mogen investeren voor een bedrag van 30 miljard frank. Dat betekent dat Vlaanderen tweemaal mag financieren. Welke bedragen worden verwacht van de co-financiering? Hoe zit het met de timing?

De regering wil het goederenvervoer substantieel doen toenemen. We staan sceptisch tegenover de strategie om hiervoor met ABX samen te werken.

Het introduceren van concurrentie zou het goederenvervoer dynamiseren. Dat blijkt uit voorbeelden uit het buitenland. Hoe zit het met de situatie in België?

01.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Ik beperk mij tot de Antwerpse problematiek, één van de motors van het investeringsplan. Men had eerst geen geld voor de investeringen in Antwerpen, nu heeft men meer geld dan eerst werd gevraagd. Men heeft wel een trucje gebruikt: spreiding in de tijd.

De Liefkenshoektunnel en de tweede spoorontsluiting zouden worden aangevat in 2005; werk dus voor de volgende regering!

De VLD-voorzitter verklaarde al dat het akkoord in 2003 opnieuw moet worden besproken. Dit akkoord is onverdedigbaar in Antwerpen. Het is niet eens duidelijk wie wat gaat betalen. De heer Ansoms heeft aangetoond dat de alternatieve financiering nep is. Ik geloof dat dit akkoord al opnieuw zal worden besproken in 2002.

Waarom slikken de meerderheidspartijen deze koehandel? Waarom zwijgen zij? Wanneer krijgen wij betrouwbare cijfers? Waarom is er geen transparantie?

il affiné ?

Les clients devraient pouvoir être dédommagés lors de certains retards. Où en sont les travaux du groupe de travail concernant la ponctualité ? Quelles garanties et quelles sanctions seront prévues? Quand la réglementation concernant les compensations entrera-t-elle en vigueur ?

Une charte de qualité pour le transport de voyageurs et de marchandises sera élaborée. M. Schouppe a récemment menacé de réduire l'offre de service si des moyens publics supplémentaires n'étaient pas dégagés. Quel est le point de vue du gouvernement à la lueur de l'annonce d'une augmentation du capital d'ABX ?

Nous sommes partisans de l'intégration de la politique ferroviaire au plan de mobilité des Régions. Le plan d'investissement du gouvernement prévoit que les Régions pourront contribuer aux investissements à concurrence de 30 milliards de francs. Cela signifie que la Flandre pourra financer à deux reprises. Quel montant est attendu de ce cofinancement ? Qu'en est-il du calendrier ?

Le gouvernement souhaite accroître le volume du transport de marchandises. A ce propos, la stratégie de coopération avec ABX nous rend sceptiques.

L'introduction de la concurrence pourrait contribuer à dynamiser le transport de marchandises, comme le montrent des exemples étrangers. Quelle est la situation en Belgique ?

01.07 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Je m'en tiens au problème de la région d'Anvers, l'un des grands volets du plan d'investissement. A l'origine, il n'y avait pas d'argent pour les investissements à Anvers alors qu'aujourd'hui, le montant obtenu dépasse la demande initiale. Mais on a eu recours à un stratagème : la répartition dans le temps.

Les travaux pour le tunnel du "Liefkenshoek" et pour le deuxième désenclavement ferroviaire devraient débuter en 2005. Ce dossier se trouvera donc sur la table du prochain gouvernement !

Le président du VLD a déjà déclaré que l'accord devra être renégocié en 2003. Cet accord est indéfendable à Anvers. Qui financera quoi? M. Ansoms a démontré que les autres formules de financement sont bidon. Je pense que cet accord fera l'objet d'une renégociation dès 2002.

Pourquoi les partis de la majorité acceptent-ils ce marchandage? Pourquoi ne réagissent-ils pas? Quand pourrions-nous disposer de chiffres fiables? Pourquoi la transparence fait-elle défaut?

Als wij in Antwerpen betere spoorwegen willen, zullen we er zelf moeten voor betalen, maar dat kan niet als we ook niet de opbrengsten krijgen.

Si nous voulons améliorer le transport ferroviaire à Anvers, nous devons le financer nous-mêmes. Nous ne saurons cependant le faire si nous ne pouvons bénéficier des recettes.

Dit akkoord kan niet verdedigd worden in de Antwerpse haven.

Il est impossible de défendre cet accord dans le port d'Anvers.

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Er is een gebrek aan transparantie in dit dossier. Dat was bij minister Daems vanmorgen anders. Transparantie zou bepaalde vragen overbodig maken. Er wordt noodgedwongen gedebatteerd op basis van krantenartikels.

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ce dossier pêche par manque de transparence. L'attitude du ministre Daems, ce matin, était tout autre. La mise en œuvre d'une politique transparente rendrait certaines questions inutiles. Nous nous voyons contraints de débattre sur la base d'articles parus dans la presse.

Voorzitter : Jacques Chabot

Présidence : M. Jacques Chabot.

De voorbije decennia werd te weinig geïnvesteerd in de spoorwegen, in mobiliteit. Dat is de onvermijdelijke conclusie van dit debat. We werken aan een inhaaloperatie.

Au cours des décennies écoulées, le rail et la mobilité ont fait l'objet d'investissements insuffisants. Voilà la conclusion qui s'impose inéluctablement dans ce débat.

Het gaat over een typisch Belgisch compromis. De vooropgestelde doelstellingen worden hiermee niet gehaald. Groei moet ook op een veilige manier gebeuren. Met de trein reizen gebeurt niet efficiënt en comfortabel en soms ook niet veilig. De regering spreekt over hoofd- en bijassen. Die indeling stamt uit een tijd dat Vlaanderen nog niet geïndustrialiseerd was. Daar is de mobiliteitsproblematiek het meest prangend. Vlaamse gebieden die niet bij de hoofdassen horen, vallen uit de boot.

Les mesures dont nous débattons s'inscrivent dans le cadre d'une opération de rattrapage. La situation actuelle constitue le fruit d'un compromis typiquement belge. Les objectifs poursuivis ne seront pas réalisés. La croissance doit aller de pair avec des garanties en matière de sécurité. Les déplacements en train n'offrent pas toujours des conditions d'efficacité, de confort, voire de sécurité, suffisantes. Le gouvernement établit entre axes principaux et secondaires une distinction qui remonte à une époque antérieure à l'industrialisation de la Flandre. Le problème de la mobilité y est particulièrement sensible. Les régions flamandes éloignées des axes principaux se retrouvent Gros-Jean comme devant.

Waar liggen de prioriteiten van deze regering? Wanneer krijgt het Parlement inzage in de plannen voor de spoorwegen?

Quelles priorités ce gouvernement s'est-il fixées ? Quand le Parlement pourra-t-il prendre connaissance des projets concernant les chemins de fer ?

01.09 André Smets (PSC): Ik hoop dat het aantal Vlaamse partijen niet nog toeneemt. De Franstaligen wachten nu al twee uur om in dit debat het woord te voeren

01.09 André Smets (PSC): J'espère que le nombre de partis flamands ne va pas continuer à croître. Cela fait maintenant deux heures que les francophones attendent d'avoir la parole dans ce débat.

01.10 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): De volgorde van de sprekers is niet door mij bepaald, maar door het ogenblik van de indiening van de interpellatieverzoeken.

01.10 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): L'ordre des orateurs n'est pas déterminé par le président, mais dépend du moment où est déposée la demande d'interpellation.

01.11 André Smets (PSC): Wat is de zin van een debat over de mobiliteit als de beslissingen voortdurend worden uitgesteld ? In plaats van over

01.11 André Smets (PSC): A quoi sert-il de parler de mobilité si les décisions sont toujours reportées ? Au lieu de se concentrer sur l'essentiel,

de essentie ging het debat over kwesties in verband met personen of mandaten en werden voor uw socialistische partners gevoelige punten aangeraakt. U heeft uw collega's uit het Noorden de gelegenheid gegeven een regionalisering in te zetten die zij als onafwendbaar beschouwen. Het gevoelige dossier werd u door premier Verhofstadt zelfs uit handen genomen. Op het stuk van de verbetering van het vervoeraanbod heeft het politiek akkoord weinig te bieden.

Na het sluiten van het akkoord logen de koppen in de Franstalige pers er niet om : zowel in *L'Echo* als in *Trends-Tendances* en de *Libre Belgique* werd het desastreuze karakter van het akkoord dik in de verf gezet. Het is voorlopig wachten op beslissingen over een betere verbinding met Ottignies. Ook voor de lijn Namen-Luxemburg is er geen verbetering in zicht, en aan de snelheid waarmee gereden kan worden op de Waalse as verandert er evenmin iets. Ook over verbindingen met de luchthaven van Bierset wordt niet gerept. De balans voor Wallonië is negatief. Ik zie geen spoor van de Waalse belangen. We moeten voet bij stuk houden en opkomen voor de belangen van Wallonië.

Kennelijk heeft u voldoende middelen gekregen voor investeringen bij de NMBS. De toegezegde 677 miljard zullen evenwel worden gespreid over twaalf of vijftien jaar, en komen eigenlijk maar neer op wat de NMBS vroeg voor een periode van tien jaar.

Gespreid over vijftien jaar wordt die investering dus in feite gehalveerd ! Er wordt dan ook gedacht aan alternatieve financieringsformules : realisering van activa, leasingcontracten, ... waarvan men zich kan afvragen of ze wel haalbaar of wenselijk zijn.

Dit akkoord is een grote stap in de richting van de regionalisering van de spoorwegen, doordat via cofinanciering uiteindelijk afgeweken wordt van de verdeelsleutel.

Voor welke werkzaamheden mag gebruik worden gemaakt van cofinanciering en tot hoever kan men daarin gaan ? Welke instantie moet daarover beslissen ? Zullen partnerships met de privé-sector niet leiden tot een privatisering van de rendabele activa ?

De vakbonden worden uit de raad van bestuur geweerd, en er wordt een strategische raad in het leven geroepen waarvan gezegd wordt dat hij veel macht zal hebben als de vakbonden er deel van zullen uitmaken, en dat hij weinig macht zal hebben als de Gewesten er zitting in zullen hebben. Welke bevoegdheden zal die raad hebben ?

on a centré le débat sur des questions de personnes ou de mandats, titillant la sensibilité de vos partenaires socialistes. Vous avez permis à vos collègues du Nord d'engager un processus de régionalisation qu'ils considèrent comme irréversible. M. Verhofstadt vous a même retiré le dossier sensible.

Qu'apporte l'accord politique en matière d'amélioration des transports ? Bien peu.

Les titres des articles de la presse francophone parus après la conclusion de l'accord soulignent à loisir les aspects désastreux de cet accord, que ce soit dans *l'Écho*, *Trends-Tendance* ou la *Libre Belgique*. On attend encore des décisions pour améliorer la ligne vers Ottignies. Aucune avancée non plus ne se fait jour sur la ligne Namur-Luxembourg, rien non plus pour l'amélioration de la vitesse sur la dorsale wallonne ; rien encore pour relier l'aéroport de Bierset. Le bilan est négatif pour la Wallonie. Où sont les intérêts wallons ? Nous devons rester fermes pour défendre ces intérêts.

Vous semblez avoir obtenu suffisamment de moyens pour l'investissement à la SNCB. Cependant, les 677 milliards obtenus seront étalés sur douze ou quinze ans alors qu'ils correspondaient à ce que voulait la SNCB pour dix ans.

Étalés sur 15 ans, les investissements sont réduits de moitié. Des moyens de financement alternatifs sont envisagés : réalisation d'actifs, leasings, dont on se demande s'ils sont possibles ou souhaitables.

Cet accord est un grand pas pour la régionalisation de la SNCB, en permettant, par le cofinancement, la non-application de la clé de répartition.

Quels travaux pourront-ils être cofinancés et à quelle hauteur ? Quelle instance en décidera ? Le partenariat avec le privé n'aboutira-t-il pas à une privatisation des activités rentables ?

Les syndicats seront bannis du conseil d'administration, mais on crée un conseil stratégique, dont on dit qu'il a beaucoup de pouvoir quand on dit que les syndicats en feront partie, et qu'il n'en aura que peu quand on dit que les Régions en feront partie. Quelles seront ses attributions ?

Uw beleid zal de schuldenlast van de NMBS alleen maar vergroten, met alle gevolgen van dien voor de mobiliteit in België. Wat denkt u aan die schuldenlast te doen? Welke repercussies zou een alternatieve financiering kunnen hebben?

01.12 Jean Depreter (PS): Ik ben blij met dit akkoord, waarmee een groot aantal partijpolitieke meningsverschillen overstegen konden worden. Onze volharding bij onze vraag om voldoende middelen voor de NMBS heeft geloond. Met de toegezegde 644 miljard zullen de geplande infrastructuurwerken in Brussel en Wallonië voor 2012 volledig uitgevoerd kunnen worden.

De 40-60-verdeelsleutel wordt gerespecteerd. Het feit dat de grote steden op de Waalse dwarsas slechts op een halfuur rijden van Brussel verwijderd zijn, de verbinding Luxemburg-Brussel, het GEN,... dat zijn voor ons stuk voor stuk positieve punten.

De Voorzitter: de heer Lode Vanoost.

De nieuwe structuren zullen de werking van de maatschappij vereenvoudigen en verbeteren. Wij vinden de deelname van de Gewesten aan de Strategische Raad een positieve ontwikkeling. De bundeling van alle organen tot negen directies is een goede zaak. De taalpariteit wordt gehandhaafd en het principe van de dubbele handtekening zal de teamspirit ten goede komen.

Het principe van de autonomie van de NMBS blijft gehandhaafd en het gewestelijk evenwicht op het stuk van de investeringen wordt gevrijwaard. Dat zijn positieve elementen. Voorts kunnen wij ons ook vinden in de medefinanciering door de gewesten, die wij niet betwisten aangezien zij zich tot de bouwkundige projecten beperkt. Elke vorm van aanvullende financiering is trouwens welkom.

Het vergoeden van cliënten voor treinvertragingen is een goed idee om het imago van de openbare dienst te verbeteren. Wij verheugen ons tevens over het streven om de veiligheid te verhogen.

Ik betreurt de afwezigheid van de vakbonden in de raad van bestuur. Het "Rijnland-model" voor het beheer van de ondernemingen bevalt me. Wij zijn er niet in geslaagd de vakbondsorganisaties in de raad van bestuur te houden, maar dat is de prijs die in een regeringscoalitie moet worden betaald. Wij zullen erop toezien dat de vakbonden in de strategische raad zitting hebben.

Waakzaamheid is geboden als men tegen 2010

Ce à quoi aboutira votre politique est l'accroissement de l'endettement de la SNCB, qui obérera la mobilité en Belgique. Comment envisagez-vous d'enrayer cet endettement? Quel serait l'éventuel impact d'un financement alternatif?

01.12 Jean Depreter (PS): Je me réjouis de l'accord qui a permis de dépasser nombre de clivages politiques. Nous avons eu raison de rester fermes dans notre demande de suffisamment de moyens pour la SNCB. L'enveloppe de 644 milliards permettra de réaliser complètement le programme d'infrastructure à Bruxelles et en Wallonie pour 2012.

La clé 40-60 est respectée. Les grandes villes de la dorsale wallonne reliées à Bruxelles en une demi-heure, la liaison Luxembourg-Bruxelles, le RER sont autant de points positifs pour nous.

Le président: M. Lode Vanoost.

Les nouvelles structures mises en place simplifieront et amélioreront le fonctionnement de la Société. Nous considérons la participation des Régions au conseil stratégique comme un point positif. Rassembler l'ensemble des organes en neuf directions est bénéfique. La parité linguistique est maintenue et le principe de la double signature nous paraît être de nature à encourager l'esprit d'équipe.

Le principe de l'autonomie de la SNCB a été conservé et l'équilibre régional dans l'investissement est préservé. Ce sont là des éléments positifs. Le cofinancement régional, que nous ne contestons pas puisqu'il se limite au génie civil, nous satisfait. Tous les financements complémentaires sont d'ailleurs bienvenus.

L'indemnisation des clients qui subissent des retards est une bonne idée pour améliorer l'image du service public. Nous nous réjouissons encore du souci d'amélioration de la sécurité.

Je suis attristé de l'absence des syndicats au conseil d'administration. Le modèle rhénan de gestion des entreprises me convient. Nous n'avons pas réussi à maintenir les organisations syndicales au sein du conseil d'administration, mais c'est le prix à payer dans une coalition gouvernementale. Nous veillerons à sa présence au sein du Conseil stratégique.

Il faudra être vigilant si l'on veut atteindre l'objectif

50% meer reizigers wil.

de 50% de voyageurs en plus en 2010.

ABX werkt goed en het zou verkeerd zijn die onderneming op te doeken.

ABX fonctionne bien, et ce serait un tort de l'abandonner.

De werking van het intergouvernementeel comité is net zoals de fasering van wezenlijk belang.

Le fonctionnement du Comité intergouvernemental est essentiel, tout comme le phasage.

Behalve het huidige debat zullen wij ons ook moeten bezinnen over het tekort op korte termijn van 3,4 miljard en over de conclusies van het Rekenhof, waarnaar wordt uitgekeken.

Au-delà du débat d'aujourd'hui, nous aurons aussi à réfléchir sur le déficit de 3,4 milliards à court terme ainsi que sur les conclusions du rapport attendu de la Cour des comptes.

De beursverliezen van de NMBS tonen het gevaar aan van speculatieve financiering.

Quant aux pertes boursières de la SNCB, elles mettent en lumière les dangers des financements spéculatifs.

Ten slotte zal men erop moeten toezien dat de hervorming van de structuren en het investeringsplan gelijktijdig ten uitvoer worden gelegd.

Enfin, il faudra veiller à mener de manière synchrone la réforme des structures et le plan d'investissements.

Als men de behoeften wil objectiveren, zal iedereen met zijn eigen criteria op de proppen komen. Ik kan u voorbeelden geven van belangrijke investeringen in het Waalse landsgedeelte die zijn uitgebleven. Aangezien de federale kredieten maximaal werden benut, heb ik er geen enkel bezwaar tegen dat de Gewesten bijdragen in de kosten om bepaalde projecten, zoals in de haven van Antwerpen, snel te kunnen afronden. Leve de wafelijzerpolitiek!

Si l'on veut objectiver les besoins, chacun sortira ses propres critères. Je peux vous citer des retards d'investissement importants du côté wallon. Dans la mesure où l'enveloppe fédérale a été poussée au maximum, je ne vois aucun inconvénient à ce que les Régions interviennent pour trouver des solutions rapides, pour le port d'Anvers, par exemple. Vive le fer à gaufres !

01.13 Jacques Chabot (PS): Wij staan volledig achter het akkoord dat met betrekking tot de NMBS werd gesloten. De maatregelen die de regering wil treffen zullen bijdragen tot een betere mobiliteit, op voorwaarde dat zowel met de vraag als met het aanbod rekening wordt gehouden. Het beheerscontract zal in dat mobiliteitsbeleid een echte hefboom zijn. In het kader van de onderhandelingen over het nieuw beheerscontract zullen op tal van gebieden belangrijke keuzes moeten worden gemaakt.

01.13 Jacques Chabot (PS): Nous souscrivons pleinement à l'accord relatif à la SNCB. Les mesures que le gouvernement compte mettre en œuvre sont susceptibles d'assurer une meilleure mobilité à conditions que l'on tienne compte, à la fois, de l'offre et de la demande. Le contrat de gestion constituera un réel outil dans cette politique de mobilité. L'actuel contrat de gestion et sa renégociation nécessitent des options importantes dans de nombreux domaines. Ce contrat prévoira aussi de garantir l'unicité juridique de toutes les activités de la SNCB. La sécurité sera également garantie.

Het contract zal ook bepalingen bevatten teneinde de juridische eenheid van alle NMBS-activiteiten te vrijwaren. Ook de veiligheid zal worden gewaarborgd. Als wij werkelijk tot een duurzame ontwikkeling willen komen is de technische ontwikkeling onontbeerlijk.

Le développement technique est une condition nécessaire au modèle de développement durable que nous voulons appliquer.

01.14 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): In 1998 lichtte u een spoormobiliteitsplan toe. De vooropgestelde verhoging met 50% van het aantal reizigers en het vrachtgoed moet weliswaar gerelativeerd worden, maar het was niettemin een

01.14 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): En 1998, vous avez exigé un plan d'amélioration de la mobilité par le rail. Il convient certes de relativiser les objectifs de 50% d'augmentation des trafics ferroviaires. Cependant, votre plan était ambitieux

ambitieuze plan, daar het een hervorming van de structuren, een investeringsplan en betere betrekkingen met de reizigers vooronderstelde.

Voorzitter : de heer Jacques Chabot

Ondanks de vandaag geformuleerde opmerkingen, blijft u bij het uitgangspunt. De NMBS vroeg meer middelen om de door de regering vastgestelde doelstellingen te kunnen bereiken. U heeft 140 miljard meer uit de brand kunnen slepen.

De wet van 1991 moest na tien jaar worden geëvalueerd. Een wijziging van de beheerstructuren van de maatschappij lag niet voor de hand, maar er werd een belangrijke stap naar meer transparantie gezet. Worden de principes van goed beheer in het beheerscontract opgenomen? Voorts is ook het kwaliteitshandvest voor de gebruiker belangrijk.

e kwestie van de vakorganisaties is delicaat. Het medebeheer is een historisch feit in het bedrijf en men had een andere oplossing kunnen bedenken om hen in de raad van bestuur te integreren zonder een overkoepelende structuur op te richten. Gelet op de nieuwe uitdagingen die met de liberalisering gepaard gaan, had men er beter aan gedaan aan de tafel te gaan zitten om een consensus te bereiken, te meer daar de sociale betrekkingen bij de NMBS niet altijd gemakkelijk verlopen.

De kritiek op het investeringsplan is niet gespeend van enige hypocrisie vermits Vlaanderen zelf investeringen vroeg. Voor alle duidelijkheid: Vlaanderen is geen eiland, de treinen die er aankomen of vertrekken zijn met heel Europa verbonden.

Het is een goede zaak dat de plannen voor de Josaphat-tunnel in Brussel concrete vorm krijgen. Ik geloof dat we optimistisch kunnen zijn met betrekking tot de aanleg van een GEN ten dienst van de Brusselaars en de inwoners van de rand, maar er is natuurlijk nog veel werk aan de winkel.

Uit het jongste tienjareninvesteringsplan sprak inderdaad een grote geringschatting van de Waalse behoefte aan investeringen. Waarom bracht de NMBS de plannen voor een nieuwe lijn 161 ter tafel terwijl men met het op vier sporen brengen van die lijn al goed gevorderd was? Voor- en nadelen moeten tegen elkaar worden afgewogen.

Niemand heeft de universele dienstverlening te berde gebracht. Zullen de verlaagde tarieven in het volgende beheerscontract worden ingeschreven? In het Noorden en in het Zuiden van het land was

puisque'il supposait une réforme des structures, un plan d'investissement et une amélioration des relations avec les usagers.

Présidence : Jacques Chabot.

Malgré les remarques faites aujourd'hui, vous avez gardé la ligne définie alors. La SNCB réclamait plus de moyens pour atteindre les objectifs du gouvernement. Vous avez obtenu les 140 milliards supplémentaires.

La loi de 1991 devait être évaluée au bout de dix ans. Il était difficile de changer les structures de gestion de la société mais un grand pas a été fait dans le sens de la transparence. Les principes de bonne gouvernance seront-ils inscrits dans le contrat de gestion? Il ne faut pas sous-estimer l'importance de la charte de qualité pour les usagers.

La question des syndicats est plus délicate. L'entreprise, historiquement, était basée sur la cogestion et on aurait pu trouver une autre formule pour les intégrer au conseil d'administration sans devoir créer de superstructure. Par rapport aux nouveaux enjeux de libéralisation, il aurait plutôt fallu mettre tout le monde autour de la table pour obtenir le consensus, d'autant plus que les relations sociales ne sont pas des plus faciles au sein de la SNCB.

Il y a beaucoup d'hypocrisie dans les critiques émises contre le plan d'investissement, d'autant plus que la Flandre était demanderesse d'investissement. Soyons clairs: la Flandre n'est pas une île, les trains qui aboutissent ou partent de Flandre sont reliés à toute l'Europe.

A Bruxelles, le tunnel Josaphat est programmé, c'est heureux. Je crois qu'on peut être optimiste pour la réalisation d'un RER au service des Bruxellois comme des habitants de la périphérie mais il reste beaucoup à faire, c'est évident.

Il est exact qu'il y a eu, au cours du dernier plan décennal, beaucoup de mépris par rapport aux besoins wallons en investissements. Pourquoi la SNCB a-t-elle mis sur la table le projet de nouvelle voie 161, alors que la mise à quatre voies de cette ligne était bien avancée? Il faut peser le pour et le contre en cette matière.

Personne n'a abordé la question du service universel. La question des tarifs réduits sera-t-elle intégrée au prochain contrat de gestion? L'intégration des lignes transfrontalières au service

men eendrachtig opgetogen over de uitbreiding van de universele dienstverlening tot de grensoverschrijdende lijnen. Hoe zit het met de door u bestelde studies met betrekking tot de heropening van een aantal kleine stations en de aanleg van nieuwe lijnen ? Daarover wordt er in het investeringsplan met geen woord gerept. Is een aanpassing van het huidige basisplan op grond van eventuele verzoeken van de Gewesten mogelijk ?

Het akkoord van 30 maart moet nu zijn beslag krijgen. Is er een kalender van de onderscheiden fasen van de hervorming van de NMBS en het investeringsplan beschikbaar ?

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Het akkoord, waarover ik niet laaiend enthousiast ben, houdt een aantal positieve elementen in. Zo is het niet meer mogelijk – zoals vroeger de gewoonte was – eerst een beheerscontract op te stellen en pas een jaar later een investeringsprogramma. De NMBS heeft gewacht op het scenario dat de regering naar voren bracht om op basis daarvan haar eigen plan op te stellen. De NMBS is een autonoom overheidsbedrijf. Het mag dus autonoom beslissen over de investeringen. Dit zal er nu op neerkomen dat het instaat voor het beheer van de budgetten.

De vakbonden moeten aan invloed inboeten en dat vind ik jammer. Het is wel goed dat ze niet meer in de raad van bestuur zitten, want dit zorgde voor belangenconflicten. Dat de heer Van Wesemael van De Lijn in de raad van bestuur zetelt, is louter toeval.

De heer Schouppe denkt dat hij onmisbaar is, en dat is een fundamenteel onjuiste houding. Hij heeft inderdaad ervaring en hij is een goede kandidaat, maar het is geen evidentie dat hij aan het roer blijft, zoals hij zelf laat uitschijnen. De groenen verwachten van minister Durant dat ze een kalender opstelt, die noteert wanneer bepaalde afspraken gerealiseerd moeten zijn, bijvoorbeeld de raadpleging van de Gewesten, het opstellen van het beheerscontract en de investeringsplannen. Het moet de bedoeling zijn dat de regering deze afsprakenkalender nauwgezet respecteert: het NMBS-dossier moet hoe dan ook tijdens deze regeerperiode afgehandeld zijn. Dit zijn we aan de talrijke gebruikers van de NMBS verplicht.

01.16 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Bepaalde punten zoals de investering van 677 miljard, de vereenvoudiging van de structuren, de vereenvoudiging van de boekhouding, het behoud

universeel a ravi tout le monde au Nord comme au Sud. Qu'en est-il des études que vous avez commandées au sujet de la réouverture de petites gares et de la création de nouvelles lignes ? Il n'en est pas question dans le plan d'investissements. Une adaptation du plan de base actuel est-elle envisageable sur la base des demandes éventuelles des Régions ?

L'accord du 30 mars se traduira par un processus. Un calendrier des différentes étapes de la réforme de la SNCB et du plan d'investissement est-il déjà disponible ?

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Sans susciter un enthousiasme débordant de ma part, cet accord comporte plusieurs éléments positifs. Ainsi, il rend impossible l'élaboration d'un contrat de gestion un an avant celle d'un plan d'investissement, comme c'était l'usage par le passé. La SNCB a attendu que le gouvernement propose son scénario, sur la base duquel elle a élaboré son propre plan. En tant qu'entreprise publique autonome, la SNCB est libre de décider elle-même de ses investissements. Désormais, cette liberté implique qu'elle est responsable de la gestion des budgets.

Les syndicats perdent de leur influence et je le déplore. Je me réjouis cependant qu'ils ne siègent plus au sein du conseil d'administration où leur présence comportait un risque de conflits d'intérêts. La présence de M. Van Wesemael de De Lijn au sein du conseil d'administration est le simple fruit du hasard.

En se croyant irremplaçable, M. Schouppe se trompe radicalement. S'il dispose en effet d'une réelle expérience et constitue un bon candidat, son maintien à la tête de la SNCB n'est pas acquis, contrairement à ce que son attitude laisse supposer. Les Verts attendent à présent de la ministre Durant qu'elle établisse un calendrier précisant quand certains accords doivent être conclus, notamment dans le cadre de la consultation des Régions et de l'élaboration du contrat de gestion et des plans d'investissements. Le gouvernement doit veiller au respect scrupuleux de ce calendrier d'accords. En d'autres termes, le dossier de la SNCB doit être mené à bon terme avant la fin de la présente législature. Voilà notre devoir à l'égard des usagers de la SNCB.

01.16 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Certains points me paraissent tout à fait positifs, comme le montant des investissements (677 milliards), la simplification des structures, la clarification de la

van de 60/40-verdeelsleutel en het feit dat de Gewesten niet als dusdanig in de raad van bestuur zullen zetelen, zijn volgens mij in alle opzichten positief.

Wel zou ik enige verduidelijkingen willen inzake de intrede van de Gewesten in de strategische raad. Komt dit niet neer op een verholen regionalisering?

Overlappen het intergouvernementeel comité van het openbaar vervoer en de strategische raad elkaar niet voor bepaalde taken?

De manier waarop de 92,5 miljard door de privé-sector, de Gewesten en de buurlanden zullen worden aangebracht, de verwezenlijking van activa en de lening bij de EIB baren mij zorgen, vooral omdat het gevaar bestaat dat aldus de NMBS-schuld groeit.

De schuld neemt nu al alarmerende proporties aan. Een bestuurder vraagt trouwens dat de overheid het structurele tekort van 3,5 miljard dat voortvloeit uit de uitoefening van de opdrachten van openbare dienstverlening zou bijpassen. Dat tekort verhoogt de schuld.

De verschillende snelheden waarmee de investeringen in Noord en Zuid stijgen, baren mij zorgen, vooral omdat de NMBS de gewoonte heeft haar investeringsplannen om de vijf jaar te herzien en de meeste investeringen in het Zuiden van het land voor na 2005 zijn gepland. Licht alles en dus ook de tabellen in bijlage al vast, of krijgen de Gewesten nog inspraak?

Voorts blijkt uit de audit van het Rekenhof een gebrek aan transparantie en strategische visie.

De Franstaligen kunnen het feit betreuren dat de vakbonden voortaan geen zitting meer zullen hebben in de raad. Van bestuur. Zij zullen echter vertegenwoordigd zijn in de strategische raad.

01.17 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Het verwondert mij dat wanneer de regering eindelijk nieuwe perspectieven voor de NMBS opent en aan de ontwikkeling van het spoor werkt, kritiek de kop opsteekt. Het akkoord is in geen enkel opzicht zinsbegoocheling. Welke andere regering heeft de verbetering van boekhouding en beheer ingezet? Welke andere regering heeft een investeringsplan met haalbare fases uitgewerkt? Welke andere regering heeft zich om de relaties met de gebruikers bekommerd?

comptabilité, la préservation de la clé 60/40 et le fait que les Régions n'entrent pas en tant que telles dans le conseil d'administration.

J'aimerais, en revanche, obtenir des précisions concernant l'entrée des Régions dans le conseil stratégique. Ne s'agit-il pas là d'une régionalisation larvée ?

Le Comité intergouvernemental des transports en commun ne fait-il pas double emploi avec le conseil stratégique pour certaines missions ?

La manière dont se fera l'apport de 92,5 milliards par le secteur privé, les Régions, les pays voisins, la réalisation d'actifs, l'emprunt à la BEI m'inquiète d'autant plus qu'elle risque d'augmenter l'endettement de la SNCB.

La dette actuelle est déjà d'un montant alarmant. Un administrateur demande d'ailleurs que l'État finance le déficit structurel de 3,5 milliards qui résulte de l'exercice des missions du service public. Ce déficit alimente la dette.

Je suis inquiet de la progressivité différente des investissements au Nord et au Sud, d'autant plus que la SNCB a l'habitude de revoir ses plans d'investissements après cinq ans, et que la plupart des investissements sont prévus pour après 2005 au Sud. Tout est-il figé comme dans les tableaux en annexe, ou les Régions auront-elles leur mot à dire ?

Par ailleurs, l'audit de la Cour des comptes met en évidence le manque de transparence et de vision stratégique.

On peut se plaindre, du côté francophone, du fait que les syndicats ne seront plus représentés au conseil d'administration ; ils seront cependant, demain, présents au conseil stratégique.

01.17 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Au moment où le gouvernement ouvre enfin de nouvelles perspectives à la SNCB et œuvre au développement du rail, je m'étonne des critiques émises ici. L'accord n'est en rien une illusion d'optique. Quel autre gouvernement a commencé à améliorer la comptabilité et la gestion ? Quel autre gouvernement a prévu un plan d'investissement avec des phases réalisables ? Quel autre gouvernement s'est préoccupé des relations avec les usagers ?

Hoe werd het plan 2000-2005 geëvalueerd ? Men moet zich ook hoeden voor gezichtsbedrog als men terugblijkt op het verleden.

De regering stelde 500 miljard voor, en de NMBS vroeg 644 miljard, gespreid over tien jaar. Uiteindelijk is men het eens geworden over een investering van 677 miljard over 12 jaar. Bij de beoordeling van die investeringen moet rekening worden gehouden met de fasering ervan; dat is even belangrijk als de middelen zelf.

Restte een financieringstekort van 92,5 miljard, vandaar dat een beroep werd gedaan op alternatieve middelen.

Via leasing, dat zeker geen geld zal kosten, moet er 25 à 30 miljard kunnen vrijkomen voor investeringen.

Via partnerships met de privé-sector, die er nu al zijn, met name met havenbedrijven. Het is maar normaal dat die bedrijven een return verwachten !

Wat de HST-Fin betreft, heb ik inderdaad toegestaan de verkoop van activa te vermijden. De activa zouden immers inderhaast gerealiseerd worden, dus tegen een te lage prijs.

Over ABX heb ik me al uitgelaten. De kosten mogen niet gesocialiseerd worden. De raad van bestuur moet de kwestie analyseren en een beslissing nemen.

Wat betreft de Europese Investeringsbank, kunnen de Duitse spoorwegen lenen bij de EIB. Er worden nog geen bedragen genoemd in het akkoord; hetzelfde geldt voor de samenwerking met Luxemburg.

De NMBS bracht het exploitatiedeficit en de schuld verscheidene malen ter tafel. Reeds vanaf december 1999 heb ik voor de problematiek gewaarschuwd. Ik antwoordde hierop dat ik bereid ben de kwestie te overwegen op voorwaarde dat er structurele hervormingen komen die geen personen treffen maar wel de boekhoudkundige structuur wijzigen. Hoe kan de NMBS bewijzen dat niet een boekhoudkundige voorstelling waarbij tekorten van andere sectoren naar de openbare dienstverlening worden overgeheveld maar wel de taak van openbare dienstverlening het huidige exploitatiedeficit van drie miljard verklaart?

Het huidige plan is een plan van de federale regering. Er zal vóór de lente over worden

Comment l'évaluation du plan 2000-2005 a-t-elle été effectuée ? Il faut aussi se garder des illusions d'optique quand on regarde le passé.

Le gouvernement a proposé 500 milliards et la SNCB demandait 644 milliards sur dix ans. On est arrivé à 677 milliards sur 12 ans. Il faut tenir compte du phasage quand on veut apprécier ces investissements, car il est aussi important que les moyens eux-mêmes.

Il restait 92,5 milliards à financer, c'est pourquoi on a fait appel à des moyens alternatifs.

Le leasing, loin de coûter de l'argent, doit libérer de 25 à 30 milliards pour des investissements.

Le partenariat privé existe déjà aujourd'hui, notamment avec des entreprises portuaires. Il est normal que ces entreprises en attendent un retour !

Dans le cadre de la financière TGV, j'ai effectivement permis d'éviter les ventes d'actifs. Ces réalisations d'actifs auraient été faites dans l'urgence, donc à des prix trop faibles.

Quant à ABX, je me suis déjà exprimée. Il convient d'éviter de socialiser les coûts. Ce sera cependant au conseil d'administration d'analyser la question et de prendre une décision.

En ce qui concerne la Banque européenne d'investissements, les chemins de fer allemands bénéficient de prêts de la BEI. Aucun montant n'est encore prévu dans l'accord; il en est de même pour la collaboration avec le Luxembourg.

La question du déficit d'exploitation et de la dette a été à plusieurs reprises posée par la SNCB. Dès le mois de décembre 1999, j'attirais l'attention sur ce problème. J'ai répondu que j'étais prête à envisager la question, mais à condition que l'on opère des réformes de structure touchant non pas des personnes mais bien la structure comptable. Comment la SNCB peut-elle démontrer que les 3 milliards de déficit d'exploitation actuels viennent du déficit de mission de service public et ne sont pas le résultat d'une simple présentation comptable reportant sur le service public des déficits d'autres secteurs ?

Le plan actuel est un plan du gouvernement fédéral ; il fera, avant l'été, l'objet d'une concertation

onderhandeld met de Gewesten die zich niet alleen over de bedragen, maar ook over de uiterst belangrijke fasering zullen uitspreken. Vervolgens zal er een samenwerkingsakkoord moeten worden gesloten zodat het verkrijgen van de noodzakelijke bouwvergunning voor dit plan wordt gewaarborgd.

De interministeriële conferentie voor de coördinatie van het openbaar vervoer beoogt de samenwerking tussen het federale niveau en de Gewesten. Deze conferentie en de strategische raad zullen elkaar niet overlappen.

De boekhouding van de NMBS is net zoals de maatschappij zelf ingewikkeld. Het is dus normaal dat die boekhouding in het kader van *audits* regelmatig wordt bestudeerd.

Er is zeker nog heel wat werk aan de winkel, maar het spoor wacht stevige perspectieven. Wat de kalender betreft, moet de wet nog voor het zomerreces worden aangenomen, net als het akkoord tussen de federale Staat en de Gewesten. De vooropgestelde verhoging van het aantal reizigers met 50% vereist een tienjarenplan en een vervoersplan dat in het kader van het beheerscontract moet gegoten worden waarover in september-oktober met het nieuwe team zal worden onderhandeld. Wij zullen met het bedrijf, met inbegrip van de heer Schouppe, en met de vakbonden stapsgewijs werken, in het raam van het akkoord.

01.18 Jos Ansoms (CVP): De antwoorden zijn niet overtuigend. Ik zou elk antwoord makkelijk kunnen weerleggen.

De vorige regering heeft ook plannen gemaakt, maar het plan van deze regering is één grote illusie. Tijdens deze legislatuur zullen de files met vijf procent toenemen. De vorige regering heeft te kampen gehad met budgettaire problemen. Ze heeft deze zoveel mogelijk trachten op te lossen. Deze regering kan daarvan genieten en kan bovendien profiteren van de economische hoogconjunctuur. Desondanks maakt deze regering tijdens de eigen legislatuur maar 3,7 miljard surplus vrij, terwijl de vorige regering tijdens de eigen legislatuur 33 miljard vrijmaakte. Er worden in eigen legislatuur dus nauwelijks middelen vrijgemaakt. Men verplicht bovendien de NMBS om aan leasing te doen terwijl de regering niet tussenbeide wil komen in de financiële gevolgen daarvan. De gevolgen van de leasing mogen de werking niet in het gedrang brengen. Daar ligt het verschil met de vorige regering.

avec les Régions, qui se prononceront non seulement sur les montants, mais aussi sur le phasage, ce qui est extrêmement important. Un accord de coopération devra ensuite être conclu de manière à garantir l'obtention des permis de construire nécessaires à la mise en œuvre du plan.

La conférence interministérielle de coordination des transports en commun vise la collaboration entre le fédéral et les Régions. Cette conférence ne fera pas double emploi avec le conseil stratégique.

La comptabilité de la SNCB est complexe, comme l'entreprise l'est. Il est donc normal que cette comptabilité soit examinée régulièrement dans le cadre d'audits.

Certes, il reste beaucoup de choses à faire mais les perspectives pour le rail sont solides. Quant au calendrier, la loi devra être votée avant l'été, de même que l'accord entre le fédéral et les Régions. L'objectif de 50 % de voyageurs en plus nécessite un plan décennal et un plan de transport, coulés dans le contrat de gestion dont la négociation doit se faire avec la nouvelle équipe en septembre-octobre. C'est avec l'entreprise, y compris M. Schouppe, et les organisations syndicales que nous travaillerons, par phases, dans le cadre de l'accord.

01.18 Jos Ansoms (CVP): Les réponses ne sont pas convaincantes. Je pourrais aisément les réfuter une à une.

Le précédent gouvernement avait également élaboré des plans mais celui présenté par le gouvernement actuel n'est qu'une vaste illusion. Au cours de cette législature, les embouteillages augmenteront de 5%. Le précédent gouvernement était confronté à des problèmes budgétaires qu'il a essayé de résoudre au mieux. Le gouvernement actuel récolte les fruits de ces efforts et profite en outre de la bonne conjoncture économique. Malgré tout cela, ce gouvernement ne parvient à dégager que 3,7 milliards de surplus alors que durant sa propre législature, le précédent gouvernement avait réussi à dégager 33 milliards de francs. Très peu de moyens supplémentaires seront donc dégagés au cours de cette législature. En outre, on contraint la SNCB à réaliser des opérations de leasing alors que le gouvernement ne souhaite pas intervenir dans les conséquences financières de ces opérations. Les conséquences du leasing ne peuvent pas entraver le fonctionnement. Voilà la

différence entre le gouvernement actuel et le précédent.

Ik heb nog één concrete vraag. Als Vlaanderen inderdaad bereid is zelf voor bijkomende middelen te zorgen – zoals al werd aangekondigd – zal de 60/40-regel dan worden toegepast vóór of na deze financiële injectie vanwege Vlaanderen? Dat is immers een cruciale vraag, want in het slechtste geval moeten de Vlamingen tot drie maal toe betalen.

Ik heb tot slot een motie van aanbeveling opgesteld die in een negental punten opsomt wat de CVP van de minister verwacht in het NMBS-dossier.

01.19 Daan Schalck (SP): Er blijkt een goede basis te bestaan voor een degelijke dienstverlening. De investeringen moeten daarop gericht zijn.

01.20 Ludo Van Campenhout (VLD): Dit plan vormt een echte trendbreuk. Het zal ook worden uitgewerkt op basis van een kalender. De Gewesten zullen hun bijdrage kunnen leveren en dan ook de timing mede bepalen. Het is evident dat de bijdragen van Vlaanderen buiten de 60-40-verdeling vallen.

01.21 André Smets (PSC): Er moet een zeer strak tijdschema voor de investeringen worden uitgewerkt, evenals een permanente financiële evaluatie, opdat het Parlement correct geïnformeerd wordt. De beslisser betaalt, de betaler beslist !

01.22 Jean Depreter (PS): De gefaseerde werkwijze is uiteraard erg belangrijk. Ik vind niet dat de uitgaven van de Gewesten als federale uitgaven moeten worden beschouwd.

01.23 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Wanneer kan deze commissie beschikken over een concreet document inzake de NMBS-investeringen? Kan de minister ons ter zake een concrete timing geven?

01.24 Minister Isabelle Durant (Nederlands) : We moeten eerst wachten op het advies van de Gewesten, dat ik tijdens de volgende maanden verwacht. Dit advies moet uitmonden in een samenwerkingsakkoord tussen het federale en het gewestelijke niveau. In een volgende fase stelt de NMBS een transportplan op, parallel met een investeringsplan, met concrete projecten en hun timing. Dit alles moet tenslotte weerspiegeld worden in het NMBS-beheerscontract, dat moet worden onderhandeld met de nieuwe NMBS-ploeg, die na

Je me pose encore une question concrète. Si la Flandre est effectivement disposée à fournir elle-même des moyens complémentaires, comme annoncé précédemment, la règle des 60-40 sera-t-elle appliquée avant ou après l'injection financière réalisée par la Flandre ? Il s'agit-là d'une question cruciale car dans le pire des cas, les Flamands devront payer à trois reprises.

Enfin, j'ai rédigé une motion de recommandation qui exprime en neuf points les attentes du CVP vis-à-vis de la ministre dans le dossier de la SNCB.

01.19 Daan Schalck (SP): Il semble exister une base solide pour une offre de service correcte. Les investissements doivent être orientés dans cette direction.

01.20 Ludo Van Campenhout (VLD): Ce plan constitue un véritable changement de cap. En outre, il sera mis en oeuvre sur la base d'un calendrier. Les Régions pourront apporter leur contribution et donc participer à l'élaboration du calendrier. Il va de soi que les contributions de la Flandre ne sont pas comprises dans la répartition 60-40.

01.21 André Smets (PSC): Il faut prévoir un calendrier d'investissements très rigoureux, de même qu'une évaluation financière permanente, pour que le Parlement soit correctement informé. Qui décide paie, qui paie décide !

01.22 Jean Depreter (PS): Le phasage est évidemment très important. Je ne pense pas que les dépenses faites par les Régions doivent être considérées comme des dépenses fédérales.

01.23 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Quand cette commission pourra-t-elle disposer d'un document concret concernant les investissements de la SNCB ? La ministre pourrait-elle nous communiquer un calendrier concret ?

01.24 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Nous devons d'abord attendre que les Régions rendent leur avis. Je devrais le recevoir dans les prochains mois. Cet avis doit déboucher sur un accord de coopération entre les niveaux fédéral et régional. Dans une phase ultérieure, la SNCB devra, parallèlement au plan d'investissements, élaborer un plan de transport où figureront des projets concrets accompagnés d'un calendrier. Enfin, tout ceci doit se refléter dans le contrat de gestion qui doit être négocié avec la nouvelle

de wetsverandering zal aantreden.

équipe de la SNCB qui entrera en fonction après la modification de la loi.

01.25 Jos Ansoms (CVP): Wanneer wordt de 60/40-verhouding toegepast? Wordt de cofinanciering eerst bijgeteld en wordt dan de 60/40-verhouding toegepast?

01.25 Jos Ansoms (CVP): Quand appliquera-t-on la clé de répartition 60-40 ? Le co-financement est-il pris en compte avant l'application de cette clé de répartition ?

01.26 Ludo Van Campenhout (VLD): Indien de Vlaamse regering een investering doet valt die buiten de 60/40-regeling?

01.26 Ludo Van Campenhout (VLD): Si le gouvernement flamand effectue un investissement, ce dernier est-il exclu de la règle des 60-40 ?

01.27 Jos Ansoms (CVP): Dat is niet wat de minister heeft gezegd. Volgens haar voorstel zal Vlaanderen drie maal betalen.

01.27 Jos Ansoms (CVP): Ce n'est pas ce que la ministre a déclaré. Au vu de la proposition de la ministre, la Flandre paiera trois fois.

01.28 Minister Isabelle Durant (Frans): Deze discussie is surrealistisch! De regering heeft het plan 644 dat de investeringen in Vlaanderen, Wallonië en Brussel behelst, vastgesteld. Het is een evenwichtig plan. De 30 miljard die eventueel door een Gewest worden aangebracht komen daar bovenop.

01.28 Isabelle Durant , ministre: (en français) : Cette discussion est surréaliste ! Le gouvernement a arrêté le plan 644, qui comprend les investissements en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles. Ce plan est équilibré. Les 30 milliards qui sont éventuellement apportés par une Région, se rajoutent à cela.

(Nederlands): Het gaat hier om een plan voor investeringen met een geografische basis. Dat moet nog allemaal worden uitgewerkt met de Gewesten.

(En néerlandais): Il s'agit d'un plan d'investissements sur une base géographique qui doit encore être élaboré plus avant avec les Régions.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans, Luc Sevenhans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans en André Smets en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, verzoekt de regering de communautaire 60/40-verdeling van de NMBS-gelden, niet langer te laten gebeuren en bovendien de nodige maatregelen te treffen om, zo vlug mogelijk, tot de splitsing van de NMBS over te gaan."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jos Ansoms en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans en André Smets

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Mme Frieda Brepoels, MM. Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans et André Smets et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement de ne pas maintenir la clé de répartition communautaire 60/40 pour les moyens financiers de la SNCB et de prendre le plus rapidement possible les mesures nécessaires à la scission de la SNCB."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jos Ansoms et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde, Jos Ansoms, Mme Frieda Brepoels, MM. Ludo Van Campenhout, Luc Sevenhans, Jan Mortelmans et André Smets

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, verzocht de regering

1. de doelstelling inzake de aangroei van de binnenlandse reizigers te concentreren op de piekuren en niet op de daluren van het reizigersverkeer;
2. de NMBS niet te belasten met vormen van alternatieve financiering die de schulden van het bedrijf op een onverantwoorde manier doen groeien;
3. trouw te blijven aan het regeerakkoord, ook met betrekking tot het gebruik van economische objectieve criteria als basis voor de spoorinvesteringen, en in het kader daarvan de verdeelsleutel laten vallen;
4. om in het kader van de toenemende congestie rond Antwerpen en Brussel de overheidsdotatie voor spoorinvesteringen binnen de huidige legislatuur aanzienlijk te verhogen en niet pas naar het jaar 2010 toe;
5. het exploitatietekort van de jaren 2000 en 2001 bij de NMBS inzake het binnenlands reizigersverkeer bij te passen, en hiervoor ook aangepaste bedragen te voorzien voor de komende jaren;
6. luxe-projecten zoals de geplande nieuwe lijn Louvain-la-Neuve-Gosselies te schrappen en de inspanningen inzake capaciteitsuitbreiding prioritair te concentreren op de filebestrijding rond de grote economische centra Brussel en Antwerpen en op het goederenvervoer per spoor;
7. alle geval te voorkomen dat financiële middelen van het Vlaamse Gewest voor bijkomende spoorinvesteringen op indirecte wijze zouden afgeleid worden naar spoorinvesteringen in Wallonië;
8. niet te aanvaarden dat het Vlaamse aandeel in het investeringsprogramma voor een bedrag van 5,8 miljard wordt afgeroomd voor de realisatie van de HST-tak tussen Antwerpen en de Nederlandse grens terwijl het HST-project ter hoogte van Luik onverantwoord duur wordt;
9. de Gewesten te vertegenwoordigen in de Raad van Bestuur en in de nieuwe structuren ruimte te scheppen voor aanvullende beheerscontracten met andere bestuursniveaus."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heren Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Daan Schalck, Ludo Van Campenhout en Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd. De

et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement

1. de concentrer l'objectif d'élargissement du nombre de voyageurs sur les lignes intérieures sur les heures de pointe du trafic de voyageurs et non pas sur les heures creuses;
2. de ne pas imposer à la SNCB des formes de financement de substitution qui se traduiraient par une croissance injustifiée des dettes de la société;
3. de respecter l'accord de gouvernement, également en ce qui concerne le recours à des critères économiques objectifs comme base aux investissements ferroviaires et d'abandonner à cet égard la clé de répartition;
4. de procéder à une augmentation substantielle de la dotation publique destinée aux investissements ferroviaires dans le contexte de la congestion croissante aux abords d'Anvers et de Bruxelles au cours de la présente législature et de ne pas attendre 2010;
5. de combler le déficit d'exploitation enregistré par la SNCB en 2000 et 2001 pour le transport de voyageurs en dégageant à cet effet des moyens financiers adaptés pour les années à venir;
6. de renoncer aux projets luxueux comme la nouvelle ligne entre Louvain-la-Neuve et Gosselies et de concentrer prioritairement les efforts en matière d'accroissement de la capacité sur la réduction des congestions aux abords des grands centres économiques tels que Bruxelles et Anvers ainsi que sur le transport de marchandises par le rail;
7. d'éviter à tout prix que les moyens financiers dégagés par la Région flamande pour réaliser des investissements ferroviaires complémentaires soient indirectement injectés dans des investissements ferroviaires en Wallonie;
8. de refuser que la participation flamande dans le programme d'investissement de 5,8 milliards de francs soit écrêtée par la réalisation du volet TGV entre Anvers et la frontière néerlandaise alors que le coût du projet TGV à Liège augmente de façon injustifiée;
9. de faire en sorte que les Régions soient représentées au Conseil d'administration et de ménager dans les nouvelles structures davantage d'espace pour des contrats de gestion complémentaires avec d'autres niveaux administratifs."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme. Marie-Thérèse Coenen et MM. Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Daan Schalck, Ludo Van Campenhout et Lode Vanoost.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La

bespreking is gesloten.

discussion est close.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 18.54 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à
18.54 heures.*