



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SEANCE PLENIERE

woensdag

mercredi

24-10-2001

24-10-2001

20:37 uur

20:37 heures

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld worden vóór

maandag 29/10/2001, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats. Des rectifications peuvent être communiquées par écrit avant le

lundi 29/10/2001, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CIV-reeks, op wit papier)

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</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.A	<i>Socialistische Partij Anders</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 + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</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

SOMMAIRE

Regeling van de werkzaamheden	1	Ordre des travaux	1
<i>Sprekers:</i> Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, Jos Ansoms, Filip De Man, Claude Eerdekens , voorzitter van de PS-fractie		<i>Orateurs:</i> Yves Leterme , président du groupe CD&V , Jos Ansoms, Filip De Man, Claude Eerdekens , président du groupe PS	
DE BESPREKING WORDT VOORTGEZET	2	CONTINUATION DE LA DISCUSSION	2
<i>Sprekers:</i> Pieter De Crem, Marie-Thérèse Coenen, Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Jan Mortelmans		<i>Orateurs:</i> Pieter De Crem, Marie-Thérèse Coenen, Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID , Jan Mortelmans	
REGELING DER WERKZAAMHEDEN	6	ORDRE DES TRAVAUX	6
<i>Sprekers:</i> , Filip De Man, Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie		<i>Orateurs:</i> , Filip De Man, Yves Leterme , président du groupe CD&V , Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID	
WETSONTWERP	8	PROJETS DE LOI	8
Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, nr. 1422/1 tot 6 (voortzetting)	8	Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises économiques publiques, n°s 1422/1 à 6 (continuation)	8
<i>Sprekers:</i> Hagen Goyvaerts, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer , Jos Ansoms, Lode Vanoost, Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, Hugo Coveliers , voorzitter van de VLD-fractie		<i>Orateurs:</i> Hagen Goyvaerts, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports , Jos Ansoms, Lode Vanoost, Yves Leterme , président du groupe CD&V , Hugo Coveliers , président du groupe VLD	
<i>Bespreking van de artikelen</i>	13	<i>Discussion des articles</i>	13
<i>Sprekers:</i> Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer , Jos Ansoms, Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Lode Vanoost, Jean Depreter		<i>Orateurs:</i> Yves Leterme , président du groupe CD&V , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports , Jos Ansoms, Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID , Lode Vanoost, Jean Depreter	

PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 24 OKTOBER 2001

20:26 uur

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 24 OCTOBRE 2001

20:37 heures

De vergadering wordt geopend om 20.37 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering:

01 Regeling van de werkzaamheden

De **voorzitter**: Er is vanavond noch morgenochtend een vergadering van de commissie voor de Infrastructuur. Wel zou deze commissie morgen 's middags of na de namiddagvergadering kunnen bijeenkomen.

01.01 Yves Leterme (CD&V): Graag kreeg ik de garantie dat er vóór de plenaire vergadering van morgenmiddag geen vergadering van de commissie Infrastructuur zal doorgaan.

01.02 De voorzitter: Ik stel voor de bespreking van dit ontwerp op een niet te onbehoorlijk uur af te werken. Ik vraag dat de commissie dan niet meer zou bijeenkomen.

01.03 Jos Ansoms (CD&V): Geef alstublieft een duidelijk antwoord. Zal u de artikelen 10 en 16 van het Reglement respecteren? We vragen dat de commissie Infrastructuur pas zou vergaderen na de plenaire vergadering van morgen.

01.04 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Morgenochtend zal er geen commissie Infrastructuur plaatsvinden. U weigert echter te bevestigen dat er na deze plenaire vergadering geen commissievergadering zal plaatsvinden.

01.05 De voorzitter: U heeft me niet goed begrepen. Indien deze vergadering op een redelijk uur wordt beëindigd, vraag ik geen commissie Infrastructuur bijeen te roepen. Indien we extreem laat werken, verandert dat de sfeer. Morgenochtend

La séance est ouverte à 20.37 heures par M. Herman De Croo, président.

Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance:

01 Ordre des travaux

Le **président**: Il n'y aura pas de réunion de la commission de l'Infrastructure ce soir ni demain matin. En revanche, on pourrait prévoir une réunion de cette commission soit demain à midi, soit après la séance de l'après-midi.

01.01 Yves Leterme (CD&V): J'aimerais avoir la garantie que la commission de l'Infrastructure ne se réunira plus avant la séance plénière de demain après-midi.

01.02 Le président: Je propose de terminer la discussion de ce projet à une heure raisonnable. Je demanderai alors que la commission ne se réunisse plus.

01.03 Jos Ansoms (CD&V): Je vous demande une réponse claire. Allez-vous respecter les articles 10 et 16 du Règlement ? Nous demandons que la commission de l'Infrastructure ne se réunisse qu'après la séance plénière de demain.

01.04 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Demain matin, il n'y aura pas de réunion de la commission de l'Infrastructure. Mais vous refusez de confirmer qu'il n'y aura pas de commission de l'infrastructure après la séance plénière.

01.05 Le président : Vous ne m'avez pas bien compris. Si cette séance se termine à une heure raisonnable, je demanderai que la commission de l'Infrastructure ne soit pas convoquée. Si nous poursuivons nos travaux extrêmement tard, ça

is er in elk geval geen vergadering om 9 of 10 uur.

change tout. Demain matin, il n'y aura en aucun cas de séance à 9 ou 10 heures.

01.06 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Afhankelijk van onze houding komt er dus al dan niet een commissie Infrastructuur.

01.06 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Le fait que la réunion de la commission soit maintenue ou pas dépend donc de notre attitude.

01.07 Claude Eerdekens (PS): Wij zijn vastbesloten keurig werk te leveren. Op de Conferentie van Voorzitters zijn wij het niet eens kunnen worden – maar misschien kunnen wij binnen enkele ogenblikken reeds een consensus bereiken.

01.07 Claude Eerdekens (PS): Nous avons la volonté de faire notre travail convenablement. En Conférence des présidents, nous n'avons pu trouver un accord mais peut-être que, d'ici quelques moments, nous pourrions dégager un consensus.

01.08 De voorzitter :Ik kan vanavond geen Conferentie van voorzitters bijeenroepen. Haast en spoed is zelden goed.

01.08 Le président : Je ne peux convoquer une Conférence des présidents ce soir. Lorsqu'on court trop vite, on risque de chuter.

01.09 Yves Leterme (CD&V): Ik ga ermee akkoord dat we het debat nu voortzetten. Indien er echter geen consensus wordt bereikt, dan wil ik later over deze zaak opnieuw tussenbeide komen.

01.09 Yves Leterme (CD&V): Je suis d'accord de poursuivre le débat maintenant. Mais si aucun consensus ne se dégage, je souhaiterais revenir ultérieurement sur ce dossier.

De bespreking wordt voortgezet

Continuation de la discussion

01.10 Pieter De Crem (CD&V): De prefinanciering van de Gewesten, in combinatie met de 60/40-regel, leidt tot discussies in het Vlaams Gewest. Artikel 6 § 3 van het samenwerkingsakkoord betonneert die regel voor twaalf jaar, tot 2012. Wat als Wallonië geen heil ziet in de prefinanciering van projecten? In dat geval wordt de volgorde van de investeringsprojecten door elkaar gegooid: de haveninvesteringen gaan voor en de andere vallen in het water.

01.10 Pieter De Crem (CD&V): Le préfinancement des Régions, aggravé par la règle controversée des 60/40, alimente le débat en Région flamande. L'article 6, §3, de l'accord de coopération bétonne cette règle pour douze ans, soit jusqu'en 2012. Qu'en sera-t-il si la Wallonie constate que le préfinancement des projets ne lui est d'aucune utilité ? Dans cette hypothèse, l'ordre des projets d'investissements serait inversé si bien que les investissements portuaires auraient la priorité, les autres tombant à l'eau.

Het Vlaams Parlement keurde een strakke resolutie goed, waar dit voor Vlaanderen vernederende samenwerkingsakkoord haaks op staat.

Le Parlement flamand a adopté une résolution très ferme qui est contredite par le présent accord de coopération humiliant pour la Flandre.

01.11 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Het Vlaamse Gewest kan haar projecten waarvoor onderhandelingen met de NMBS lopen, voortzetten. De financiering zal immers worden terugbetaald. U kan niet enerzijds verklaren dat de Gewesten inspraak moeten hebben en anderzijds Wallonië het recht ontzeggen projecten te lanceren.

01.11 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): La Région flamande peut avancer dans ses projets en négociation avec la SNCB puisque, de facto, le financement sera remboursé. Vous ne pouvez à la fois affirmer que les Régions doivent avoir leur mot à dire et refuser à la Wallonie le droit de lancer des projets.

01.12 Pieter De Crem (CD&V): Het Vlaams Parlement zal het samenwerkingsakkoord over het investeringsprogramma niet makkelijk goedkeuren, onder meer omdat er niet aan de eis van objectieve criteria is voldaan.

01.12 Pieter De Crem (CD&V): L'accord de coopération ne franchira pas facilement le cap du Parlement flamand, en particulier parce qu'il ne satisfait pas aux exigences relatives à la définition de critères objectifs.

Wie denkt dat het investeringsplan er tegelijkertijd zal komen met het structuurplan van de NMBS

Ceux qui pensent que le plan d'investissement et le plan structurel de la SNCB verront le jour en même

gelooft in sprookjes.

Vlaanderen is ook de grote verliezer inzake de structuurhervorming. Er zijn geen aanvullenden regionale beheerscontracten met de NMBS. Er zijn geen gewestelijke vertegenwoordigers in de raad van bestuur. In de top van de NMBS wordt het taalevenwicht verbroken, en dit in het nadeel van de Nederlandstaligen.

Het ontwerp verplicht de NMBS niet om objectieve normen te hanteren voor haar investeringen en exploitatiekosten.

01.13 Frieda Brepoels (VU&ID): Kan de heer De Crem een voorbeeld geven?

01.14 Pieter De Crem (CD&V): Ik denk aan het aantal reizigers en aan de *rating* van de stations. In dit dossier zijn communautaire scheefftrekkingen nooit ver weg: 45 procent van de reizigers stapt op in Vlaanderen, 29 in Wallonië en 25 in Brussel. Telt men de reizigerskilometers, dan scoort Vlaanderen het best met 56 procent, tegenover 36 en 12 procent. De minister zegt rekening te willen houden met de reizigersinkomsten. Die zijn echter evenredig met het aantal reizigerskilometers: 53 procent tegenover 37 en 11.

Ik kom tot de "sterkte" van de stations, die in Vlaanderen duidelijk beter is dan in Wallonië: 49 van de sterkste stations ligt in Vlaanderen, 80 procent van de zwakste in Wallonië. De communautaire scheefftrekking overschrijdt ver de grenzen van de solidariteit, ook wat de dienstregeling betreft.

De verplichting van de NMBS om objectieve criteria te gebruiken, wordt door de meerderheid niet opgelegd. Voorstellen in die zin werden in de commissie afgevoerd. De paars-groene meerderheid trekt de kaart van de PS en de transfers naar Wallonië. Vlaanderen blijft op zijn honger. Het investeringsplan voor de NMBS is voor Vlaanderen onvoldoende. Dit pak is op maat van Wallonië geknipt.

De hervorming van de NMBS-structuren zou op de principes van *corporate governance* gebaseerd zijn, maar het gezond verstand ontbreekt hier. Wat hier wel verdedigd en doorgevoerd wordt, is een toenemende politisering van de NMBS, een verlies van autonomie, een toename van de bureaucratie en een afrekening met bepaalde personen via de

temps se bercent de douces illusions.

La Flandre est aussi la grande perdante en matière de réforme des structures. Il n'y a pas de contrats de gestion régionaux complémentaires avec la SNCB pas plus qu'il n'y a de représentants régionaux au sein du conseil d'administration. A la direction de la SNCB, l'équilibre linguistique est rompu au détriment des néerlandophones.

Le projet de loi n'oblige pas la SNCB à respecter des normes objectives pour les investissements et les frais d'exploitation.

01.13 Frieda Brepoels (VU&ID): M. De Crem peut-il citer un exemple?

01.14 Pieter De Crem (CD&V): Je pense au nombre de voyageurs et au *rating* des gares. Dans ce dossier, plusieurs déséquilibres communautaires se dessinent. Quarante-cinq % des embarquements se font en Flandre, 29% en Wallonie et 25% à Bruxelles. Pour ce qui est du nombre de kilomètres parcourus par voyageur, la Flandre arrive également en tête avec 56%, contre 36% et 12% pour les deux autres Régions. La ministre dit vouloir tenir compte des recettes provenant des billets et des abonnements. Cependant, ces recettes sont proportionnelles au nombre de kilomètres parcourus par voyageur: la Flandre apporte 53% de ces recettes, la Wallonie 31% et Bruxelles 11%.

J'en viens à la 'performance' des gares qui est nettement meilleure en Flandre qu'en Wallonie puisque 49 des gares les plus performantes sont situées en Flandre et 80 des gares les moins performantes en Wallonie. En général et notamment en ce qui concerne les horaires, le déséquilibre communautaire dépasse largement les limites de la solidarité.

La majorité n'oblige pas la SNCB à utiliser des critères objectifs. Les propositions allant dans ce sens qui sont déposées en commission y sont rejetées. La majorité arc-en-ciel fait le jeu du PS et encourage les transferts vers la Wallonie. La Flandre reste sur sa faim. Le plan d'investissements de la SNCB n'est pas assez avantageux pour elle. Il a été taillé sur mesure pour la Wallonie.

Le gouvernement nous a dit que la réforme des structures de la SNCB serait basée sur les principes de la *corporate governance*, mais nous constatons que cette réforme est dénuée de bon sens. Ce que le gouvernement défend et réalise en tout cas, c'est une politisation croissante de la SNCB, une perte de son autonomie, une

wet.

augmentation de sa bureaucratie et un règlement de compte avec certaines personnes par le biais de la loi.

De verhouding tussen aandeelhouders en directies in de raad van bestuur, die nu evenwichtig is, zal door deze regering anders worden ingekleurd dan nu. De directie zal in de toekomst opvallend minder vertegenwoordigers kennen dan nu, dit alles onder het mom van de *corporate governance*. Maar wat hierover in het ontwerp staat, is juist de negatie van dat begrip. De samenstelling van de nieuwe raad van bestuur ziet er fantastisch uit in theorie, maar is eigenlijk niet meer dan een alibi, om af te raken van vervelende pottenkijkers, en om aan politieke koppensnellerij te doen. Technische know how is plotseling niet meer belangrijk. De regering gedraagt zich als een bemoeizieke schoonmoeder. Dat de regering de leden van de raad van bestuur zal benoemen is een staaltje van oude politieke cultuur!

Le gouvernement a modifié le rapport entre actionnaires et membres de la direction au sein du conseil d'administration alors que leur nombre était en équilibre. A l'avenir, la direction sera sensiblement moins bien représentée qu'à l'heure actuelle, le tout sous le couvert du principe de la *corporate governance*. Mais les éléments contenus dans ce projet vont précisément à l'encontre de ce principe. En théorie, la composition du nouveau conseil d'administration semble fantastique mais, en réalité, elle sert uniquement d'alibi pour se débarrasser des gêneurs et procéder à des règlements de compte politiques. Le savoir-faire technique ne revêt apparemment plus la moindre importance. Le gouvernement se comporte en belle-mère mêle-tout qui veut avoir son mot à dire en toute circonstance. Ainsi, c'est lui qui nommera les membres du conseil d'administration. Voilà qui constitue un bel exemple d'ancienne culture politique !

De raad van bestuur heeft geen enkele adviesbevoegdheid met betrekking tot de benoeming van de gedelegeerd bestuurder en de leden van de raad van bestuur. Door de voorgestelde benoemings- en ontslagprocedures hangt permanent een zwaard van Damocles boven de leden van de raad van bestuur, de gedelegeerd bestuurder en het directiecomité. Als de regering het vervoerbeleid van de NMBS wil beïnvloeden, moet zij zelf een instituut voor het spoor oprichten. Dan kan zij ook de kosten berekenen van de NMBS voor het uitvoeren van dat beleid, zoals de heer Ansoms voorstelt. Daar heeft de regering echter geen oren naar.

Le conseil d'administration ne possède aucune compétence d'avis en ce qui concerne la nomination de l'administrateur délégué de ce même conseil. Les procédures de nomination et de licenciement proposées constituent en permanence une épée de Damocles pour les membres du conseil d'administration, l'administrateur délégué et le comité de direction. Si le gouvernement souhaite influencer sur la politique de transport de la SNCB, il n'a qu'à créer son propre institut du rail. Comme le propose M. Ansoms, le gouvernement sera alors également en mesure de calculer les coûts supportés par la SNCB pour mettre cette politique en oeuvre. Mais le gouvernement ne semble pas gagné à cette idée .

De regering verziekt de verhouding tussen de NMBS en zichzelf. Zo wakkert ze alleen de sociale onrust aan, waaronder de personeelsleden en de reizigers zo lijden. Dit is het slechtste NMBS-wetsontwerp ooit vertoond. Het wordt tijd dat de regering een ander spoor kiest. (*Applaus CD&V*)

Le gouvernement gangrène ses rapports avec la SNCB. Ainsi, il ne fait qu'aggraver l'inquiétude sociale des membres du personnel et des voyageurs. Il s'agit-là du plus mauvais projet jamais présenté concernant la SNCB. Il est temps que le gouvernement s'engage sur une autre voie. (*Applaudissements sur les bancs du CD&V*)

01.15 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De voorbije stakingsdagen hebben veel pendelaars nogal wat ergernis bezorgd. De vakbonden zijn een spoorwegbrug te ver gegaan. Wie heeft men getroffen? Niet de NMBS-directie, niet de minister, maar de gewone pendelaars en occasionele spoorweggebruikers. De drie stakingsdagen hebben, door de waanzinnige files die het autoverkeer hebben lamgelegd, de economie van

01.15 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ces derniers jours de grève ont suscité une vive irritation chez les navetteurs. Les syndicats sont allés un pont - de chemin de fer - trop loin. Qui en a le plus souffert ? Pas la direction de la SNCB, ni la ministre, mais bien les simples navetteurs et les usagers occasionnels. Les trois jours de grève ont sévèrement nui à l'économie de ce pays en raison des files interminables qui ont paralysé la circulation

dit land ernstige schade toegebracht. Dit is nogmaals een bewijs dat spoorwegverkeer essentieel is voor de welvaart en het welzijn van een land.

De vakbonden moeten eens diep nadenken over het arsenaal waarmee ze hun gelijk proberen te bewijzen. Het is hoog tijd voor bezinning.

In die omstandigheden bespreekt de Kamer dit wetsontwerp, dat reeds in bijzonder negatieve omstandigheden is tot stand gekomen en in de commissie werd behandeld.

De groenen gijzelden de commissie. De agenda werd gemanipuleerd. De kamervoorzitter moest zelfs ingrijpen. Dit ontwerp moest in 24 uur worden goedgekeurd, terwijl andere ontwerpen al maanden op behandeling wachten. Het gehakketak tussen de ministers Vande Lanotte en Durant was ook een van de redenen waarom dit ontwerp niet in goede omstandigheden kon worden behandeld. De tekst is slecht en telt slechts enkele positieve elementen. Zal de NMBS zo tot een betere dienstverlening komen? De komende tien jaar moet de NMBS 50 procent meer reizigers en 50 procent meer goederen vervoeren. Gelet op de huidige mentaliteit is dat echter een onhaalbare doelstelling. De 50 procent extra reizigers moeten ook comfortabel, efficiënt en veilig vervoerd kunnen worden. Dat is nu al niet het geval, hoe zal dat dan in de toekomst gaan?

Dit ontwerp gaat niet verder dan wat "Kurieren am Symptom". Dat is trouwens typisch voor het mobiliteitsbeleid van minister Durant: vele, dure woorden en groots aangekondigde projecten, maar geen realiseringen. Ik zou zo een hele rits voorbeelden kunnen citeren.

Het blijft ondertussen maar wat aanmodderen met de NMBS. Men weigert fundamentele beslissingen te nemen. Hoofdschuldige is – eens te meer – de PS, die absoluut niet is geïnteresseerd in het algemeen belang, laat staan in het reizigersbelang. Alleen het zo lang mogelijk vrijwaren van de eigen machtspositie, van de Waalse belangen, is voor de PS essentieel. Nochtans snakt Vlaanderen naar meer investeringen, want wij hebben de files, wij hebben de mobiliteitsproblemen. Toch is dankzij de PS de 60/40-verdeelsleutel voor jaren verankerd.

De behoefte aan nieuwe spoorlijnen, hogere

automobile. C'est une preuve supplémentaire que le trafic ferroviaire est essentiel au bien-être d'un pays.

Les syndicats doivent prendre conscience de l'arsenal qu'ils mobilisent pour tenter de démontrer le bien-fondé de leur cause. L'heure de la réflexion est venue.

C'est dans de telles conditions que la Chambre est amenée à examiner ce projet de loi, qui a, lui aussi été conçu et examiné en commission dans des conditions particulièrement défavorables.

Les écologistes ont pris la commission en otage. L'ordre du jour a été manipulé. Le président de la Chambre a même dû intervenir. Le présent projet de loi a dû être adopté en vingt-quatre heures alors que d'autres projets attendent d'être examinés depuis plusieurs mois. Les tiraillements entre les ministres Vande Lanotte et Durant constituent l'une des raisons pour lesquelles le présent projet de loi n'a pu être examiné dans de bonnes conditions. Son texte est mauvais et ne comporte qu'une petite poignée d'éléments positifs. Est-ce ainsi que la SNCB compte améliorer ses services à la clientèle ? Au cours des dix prochaines années, elle devra transporter 50 % de voyageurs et 50 % de marchandises en plus. Mais compte tenu de l'état d'esprit qui règne actuellement, c'est un objectif qu'elle ne pourra atteindre car le transport de ces 50 % de voyageurs supplémentaires devra être confortable, efficace et sûr. Or ce n'est déjà pas le cas actuellement. Qu'en sera-t-il à l'avenir ?

Ce projet ne va pas beaucoup plus loin que la guérison des symptômes. Cela est d'ailleurs typique pour la politique de mobilité de la ministre Durant: beaucoup de mots grandiloquents, des projets annoncés avec emphase mais peu de réalisations concrètes. Je pourrais citer toute une série d'exemples.

Entre-temps, on continue de s'embourber dans le dossier de la SNCB. On refuse de prendre des décisions fondamentales. Une fois de plus, le coupable principal est le PS qui ne s'intéresse en rien à l'intérêt général, voire à l'intérêt des voyageurs. Le PS n'a qu'une préoccupation essentielle: garantir sa propre position de force et les intérêts wallons. La Flandre a pourtant grand besoin d'investissements supplémentaires car c'est elle qui doit faire face aux embouteillages et qui est aux prises avec les plus gros problèmes de mobilité. Mais grâce au PS, la clé de répartition 60/40 est fixée pour des années.

C'est la Flandre, et non la Wallonie, qui a besoin de

capaciteit en nieuwe infrastructuur ligt in Vlaanderen, niet in Wallonië. De communautaire verdeelsleutel is nadelig voor Vlaanderen. Er moet van worden afgestapt. De Gewesten krijgen ook geen vertegenwoordiging in de raad van bestuur, zelfs niet via de vervoermaatschappijen. Waar zijn alle beloften over *corporate governance*? De Vlaamse minister-president ging op zijn bek. Vlaanderen krijgt een federale factuur toegespeeld in plaats van inspraak in de NMBS, alle beloften ten spijt. Het is ook perfect mogelijk dat het spoorbeleid in Vlaanderen door Wallonië wordt gedictéerd. Met de *FET* durf ik eraan twijfelen of de NMBS nu een beter bedrijf wordt. De regering heeft op alle niveaus een stevigere vinger in de pap.

Het centralisme viert hoogtij! Er wordt een serieuze stap teruggezet. Dat is onaanvaardbaar.

Het spreekt dan ook vanzelf dat de Vlaams Blok-fractie dit ontwerp helemaal niet kan goedkeuren. *(Applaus van het Vlaams Blok)*

Regeling der werkzaamheden

01.16 De voorzitter : Zullen de sprekers van de Vlaams Blok-fractie nu het woord nemen of kunnen wij snel overgaan tot de artikelsgewijze bespreking? Dan kan iedereen nog het woord nemen bij artikel 1.

01.17 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Onze sprekers zien niet zo maar af van het woord. Ik had een duidelijke belofte gevraagd dat de commissie Infrastructuur niet meer bijeenkomt vannacht.

01.18 De voorzitter : Ik zal een voorstel doen. Als de algemene bespreking op een aangepaste wijze kan worden afgewerkt en we dan de artikelsgewijze bespreking kunnen afwerken, stel ik voor dat de commissie Infrastructuur niet na deze plenaire vergadering bijeenkomt een ook niet morgen op de middag, maar wel na de plenaire vergadering morgennamiddag. Wat de commissie dan doet en wat daarop volgt, kunnen we nu niet weten.

01.19 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Ik verwijs opnieuw naar artikel 16. Het is mij niet duidelijk wanneer de Conferentie van voorzitters en de commissie Infrastructuur kunnen vergaderen.

disposer de nouvelles lignes, d'une plus grande capacité et de nouvelles infrastructures. Il faut abandonner la clé de répartition communautaire qui est néfaste pour la Flandre. Par ailleurs, les Régions ne seront pas représentées au conseil d'administration, pas même via leurs sociétés de transport. Que reste-t-il des promesses gouvernementales en matière de *corporate governance* ? Le ministre-président flamand a essuyé une défaite cinglante. Au lieu d'avoir voix au chapitre à la SNCB, la Flandre devra désormais régler une facture fédérale, en dépit de toutes les promesses du gouvernement. En outre, il est tout à fait possible que dorénavant la politique ferroviaire flamande soit dictée par la Wallonie. Comme le Financieel-Economische Tijd, je doute que la SNCB devienne ainsi une meilleure entreprise. Le gouvernement fédéral disposera d'un plus grand pouvoir de décision à tous les niveaux.

Le centralisme triomphe! Le gouvernement fait un sérieux pas en arrière. C'est inadmissible.

Il est dès lors clair que le Vlaams Blok ne peut en aucun cas approuver ce projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok)*

Ordre des travaux

01.16 Le président : Les orateurs du Vlaams Blok veulent-ils prendre la parole maintenant ou pouvons-nous passer rapidement à la discussion des articles. Tout le monde pourra alors encore prendre la parole dans le cadre de la discussion de l'article premier.

01.17 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Nos orateurs ne renonceront pas sans plus à la parole. J'avais demandé que l'on promette clairement que la commission de l'Infrastructuur ne se réunirait plus cette nuit.

01.18 Le président : Je vais vous soumettre une proposition. Si la discussion générale peut être clôturée d'une manière convenable et si nous pouvons ensuite terminer la discussion des articles, je propose que la commission de l'Infrastructuur ne se réunisse plus après la présente séance plénière, ni demain midi mais après la séance plénière de demain après-midi. Il est impossible de savoir maintenant ce que la commission fera alors et ce qui s'en suivra.

01.19 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Je me réfère à nouveau à l'article 16. Je ne vois pas clairement quand la conférence des présidents et la commission de l'Infrastructuur pourront se réunir.

01.20 De voorzitter : Morgen, voor de plenaire vergadering, kan de Conferentie van voorzitters vergaderen, waarna eventueel kan worden gestemd in plenaire vergadering. Na de plenaire vergadering kan de commissie Infrastructuur samenkomen.

01.21 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Sommige fracties treden voortdurend de parlementaire spelregels met de voeten. Vandaar onze argwaan.

01.22 De voorzitter : Ik zal over het respecteren ervan waken.

01.23 Yves Leterme (CD&V): Ik zou elke verwarring ten gevolge van het "Decroo-aans" woordgebruik willen vermijden. Mijn fractie is bereid de besprekingen vanavond op een decent uur te laten eindigen, op uitdrukkelijke voorwaarde dat de commissie Infrastructuur niet bijeenkomt vóór de plenaire zitting van donderdagnamiddag.

01.24 De voorzitter : Onze agenda van morgenmiddag kan misschien enigszins worden herschikt als volgt: de resolutie-Lalieux kan wellicht om 14.15 uur worden behandeld. Daarna komt het vragenuurtje en vervolgens de resolutie-Drion en de resolutie-Harmegnies. Het ontwerp nr. 1463 kan dan pro memorie worden ingeschreven. Mogelijkerwijze kan dan dit ontwerp in commissie worden behandeld na het einde van de plenaire vergadering. Eventueel kan daarna nog een nieuwe plenaire vergadering worden samengeroepen.

01.25 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Wij zijn het eens met dit voorstel tot en met de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur, maar wat erop volgt moeten we nog bekijken.

01.26 De voorzitter: Ik moet dit ontwerp wel pro memorie op de agenda zetten, anders is het zelfs niet mogelijk om het morgen te behandelen.

01.27 Frieda Brepoels (VU&ID): Het enige wat ik niet begrijp is hoe, zelfs pro memorie, ontwerp 1463 op de agenda kan worden gezet. Dit is nog helemaal niet in de commissie geweest.

01.28 De voorzitter: Daarom zet ik dit er pro memorie op. Ik mag toch, na mijn voorstel, een beetje goede wil vragen van iedereen. Ik moet dat pro memorie op de agenda zetten, want ik weet niet wat de commissie zal doen.

01.20 Le président : La conférence des présidents pourra se réunir demain, avant la séance plénière. Ensuite, on pourra éventuellement passer au vote en séance plénière. Après la séance plénière, la commission de l'Infrastructure pourra se réunir.

01.21 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Certains groupes font continuellement fi des règles du fonctionnement parlementaire. Cela explique notre méfiance.

01.22 Le président : Je veillerai au respect des règles.

01.23 Yves Leterme (CD&V): Je souhaite éviter toute confusion due au jargon « Decrooesque ». Mon groupe est prêt à faire en sorte que les discussions de ce soir se terminent à une heure décente, à la condition expresse que la commission de l'Infrastructure ne se réunisse pas avant la séance plénière de jeudi après-midi.

01.24 Le président : Notre ordre du jour de demain après-midi pourrait éventuellement être quelque peu remanié : la résolution Lalieux pourrait être examinée à 14.15. Ensuite viendrait l'heure des questions, puis la résolution Drion et la résolution Harmegnies. Le projet n° 1463 pourra alors être inscrit pour mémoire. Il est possible que ce projet soit examiné en commission après la fin de la séance plénière. Eventuellement, une nouvelle séance plénière pourra encore être convoquée par la suite.

01.25 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Nous approuvons cette proposition, en ce compris la réunion de la commission de l'Infrastructure, mais nous devons analyser scrupuleusement ce qui s'en suivra.

01.26 Le président : Je dois quand même inscrire ce projet à l'ordre du jour pour mémoire, sinon rien ne sera possible.

01.27 Frieda Brepoels (VU&ID): La seule chose que je ne comprends pas, c'est comment le projet de loi n°1463 peut être inscrit à l'ordre du jour, même pour mémoire, étant donné qu'il n'a encore jamais été examiné en commission.

01.28 Le président: Voilà pourquoi je l'inscris pour mémoire. Après avoir formulé personnellement une proposition, je suis tout de même en droit de demander un peu de bonne volonté de chacun. Je répète que je dois l'inscrire pour mémoire car j'ignore ce que fera la commission.

Wetsontwerp

02 Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, nr. 1422/1 tot 6 (voortzetting)

02.01 **Hagen Goyvaerts** (VLAAMS BLOK): Vorige week maakten we al de manoeuvres van de regering mee om de bespreking van dit ontwerp uit te stellen. Vanmorgen deed zich een waar debacle voor in de commissie, maar nu vatten we dan toch de bespreking van dit ontwerp aan.

De spoorstakingen zijn niet louter het gevolg van dit ontwerp dat de NMBS wil hervormen, maar van de sinds lang verziekte verstandhouding tussen de regering en de NMBS. Het akkoord dat in oktober 2000 tot stand kwam met de NMBS, werd onmiddellijk ondergraven door het gekibbel van de PS en de groenen, meer bepaald door het verzet van de heer Di Rupo tegen de aanstelling van de groene Moraël in de raad van bestuur van de NMBS. Dat rood-groene conflict ging duidelijk niet over sporen of treinen, maar over macht. Uiteindelijk trok de premier het dossier naar zich toe.

Begin dit jaar kwam er dan een nieuw akkoord, waarin werd gegoocheld met enorme investeringsprojecten. Het kon ineens echt niet op, tot grote vreugde van de groenen. De toekomst van het spoorverkeer in België leek verzekerd. Maar dan begon de PS, als spreekbuis van de Waalse belangen, ineens dwars te liggen. Het was natuurlijk weer allemaal te mooi om waar te zijn. Na de inmenging van minister Onkelinx en van Waals minister-president Van Cauwenbergh, kwam er ineens een gewijzigd akkoord uit de bus. De Vlamingen moesten nog maar eens zwichten voor de Waalse oekaze.

Alle redelijke Vlaamse eisen werden collectief van tafel geveegd, maar toch vond de Vlaamse regering het verleden week nodig om het principeakkoord over de NMBS-herstructurering goed te keuren, hierbij haar eigen regeerakkoord verkrachtend.

De NMBS is altijd een vehikel geweest om geld van Vlaanderen naar Wallonië te versluizen. Een historische torenhoge schuld heeft zich opgestapeld. Nergens vermeldt de regering hoe die zal worden afgebroken. Hoe zal het Sabena-scenario worden afgewend?

Wij geloven niet dat de spoormobiliteit zal toenemen, dat de dienstverlening zal verbeteren, enz. Het investeringsplan is daarvoor ontoereikend. De bedrijfsautonomie sneuvelt totaal. Indien de minister wil vooruitzien, moet zij nu handelen, om

Projets de loi

02 Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises économiques publiques, n°s 1422/1 à 6 (continuation)

02.01 **Hagen Goyvaerts** (VLAAMS BLOK): La semaine dernière déjà, le gouvernement a manœuvré pour reporter ce projet de loi. Ce matin encore, nous avons assisté à une véritable débâcle en commission et cet après-midi, enfin, nous nous entamons la discussion du projet de loi.

Ce projet de loi tendant à modifier la SNCB n'est pas l'unique cause des grèves du rail qui sont à mettre en corrélation avec la détérioration de longue date des rapports entre le gouvernement et la SNCB. L'accord conclu avec la SNCB en octobre 2000 avait d'emblée été miné par les querelles entre le PS et les verts, et plus particulièrement par l'opposition de M. Di Rupo à la désignation de l'Ecolo Jacky Moraël au conseil d'administration de la SNCB. Ce n'était pas tant le rail que le pouvoir qui constituait l'enjeu du conflit rouge-vert. En définitive, le premier ministre s'est saisi du dossier.

Au début de l'année, un nouvel accord a été conclu où il est question de projets d'investissements faramineux. Soudain, c'était Byzance, à la grande joie des Verts. L'avenir du transport ferroviaire en Belgique semblait assuré. Mais c'est le moment qu'a choisi le PS pour mettre des bâtons dans les roues au nom des intérêts wallons. Bien entendu, tout cela était trop beau pour durer. A l'intervention de la Minstre Onkelinx et du ministre-président wallon Van Cauwenbergh, c'est un accord modifié qui a été présenté. Les Flamands ont une fois de plus dû se soumettre à l'oukaze wallon.

Toutes les revendications flamandes raisonnables ont été rejetées en bloc. Malgré tout, le gouvernement flamand a estimé la semaine dernière, devoir approuver l'accord de principe sur la restructuration de la SNCB. Ce faisant, il a torpillé son propre accord gouvernemental.

La SNCB a toujours transféré les deniers flamands vers la Wallonie. C'est une énorme dette historique qui s'est ainsi accumulée. Le gouvernement ne précise nullement comment cette dette sera amortie.

Nous ne croyons pas à l'augmentation de la mobilité des chemins de fer ni à l'augmentation du service, etc. Le plan d'investissement est insuffisant. L'autonomie de l'entreprise est réduite à zéro. Si le ministre souhaite anticiper, il doit agir *hic et nunc*

het faillissement te voorkomen. Zij moet de PS-dictatuur en de machtsbastions van de vakbonden doorbreken. Indien men nog een spoor wil in de eenentwintigste eeuw is de regionalisering ervan noodzakelijk en onafwendbaar. (*Applaus bij het Vlaams Blok*)

02.02 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De volksvertegenwoordigers moeten toezien op de aanwending van overheidsmiddelen. De heer Leterme sprak in het kader van de wet van 1991 over een revolutie.

(*Frans*) Als men van een revolutie na 1991 kan spreken, dan was tien jaar later de tijd gekomen om de maatschappij aan de huidige context aan te passen.

(*Nederlands*): Tien jaar later zijn de gevolgen van de wet duidelijk. De voorbije twee jaren werden heel wat vragen gesteld over de werking van de NMBS.

(*Frans*) Als de minister telkens moet zeggen "de NMBS deelt mij mee dat" zijn werkingsproblemen onvermijdelijk.

(*Nederlands*): De vraag naar een diepgaand onderzoek naar de financiële stromen binnen en rond de NMBS werd geuit. Ik heb die opdracht toegekend aan het Rekenhof.

Binnen de regering heb ik voorstellen geformuleerd om het spoor een echte rol te laten spelen in de mobiliteit. Daarvoor zijn meer middelen nodig en dient de structuur te worden aangepast.

De studie van het Rekenhof en de diverse discussies binnen de regering en in het Parlement hebben geleid tot dit wetsontwerp.

(*Frans*) Wat de opmerking van de heer Langendries en artikel 3 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State betreft, geloof ik dat de 60/40-verdeelsleutel nog het minst slechte systeem is. Daarom hebben we het ook behouden. Wel zal een mobiliteitsstudie besteld worden. Aan die verdeelsleutel wordt niet geraakt, ook niet door de prefinanciering of de cofinanciering. Het maximumbedrag en het investeringsplan zelf dienen als ijkpunten.

Als een Gewest toch verder wil gaan, moet het overlegcomité zich over het dossier buigen.

Wat de gewestgrensoverschrijdende trajecten betreft, wijs ik erop dat de uitbreiding van de

pour éviter la faillite. Il doit en finir avec la dictature du PS et avec les bastions syndicaux. Si l'on veut que les chemins de fer subsistent au vingt-et-unième siècle, il faut les régionaliser. C'est une réalité incontournable. (*Applaudissements du VLAAMS BLOK*)

02.02 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*): Les membres de la Chambre doivent veiller à la bonne affectation des deniers de l'Etat. M. Leterme a parlé de révolution dans le cadre de la loi de 1991.

(*En français*): Si l'on peut parler d'une révolution après 1991, dix années plus tard, il était temps d'adapter l'entreprise à son contexte.

(*En néerlandais*) Après dix ans, les effets de la loi apparaissent clairement. Ces deux dernières années, le fonctionnement de la SNCB a suscité de très nombreuses questions.

(*En français*): Si, chaque fois, le ministre est amené à dire: « la SNCB me transmet que », on aboutit à des difficultés dans le fonctionnement.

Le souhait a été exprimé de faire procéder à une étude détaillée des flux financiers au sein de la SNCB et dans le contexte de celle-ci. J'ai confié la réalisation de cette étude à la Cour des Comptes.

Au gouvernement, j'ai formulé des propositions pour que les chemins de fer jouent un véritable rôle dans la problématique de la mobilité. Pour cela, il faudra davantage de moyens et les structures devront être adaptées.

L'étude de la Cour des comptes et les discussions menées au gouvernement et au Parlement ont abouti à ce projet de loi.

(*En français*) En ce qui concerne la remarque de M. Langendries et l'article 3 des lois coordonnées sur le Conseil d'État, je pense que la clef 60/40 est le système le moins mauvais. C'est pourquoi nous l'avons maintenue. Mais une étude de mobilité sera également demandée. Le préfinancement et le cofinancement ne toucheront pas à cette clef. Les balises sont le montant maximum et le plan d'investissement lui-même.

Le Comité de concertation est saisi si une Région veut aller plus loin.

Quant aux passages transfrontaliers entre la Région flamande et la Région wallonne, je signale

opdracht inzake openbare dienstverlening het ene Gewest niet méér ten goede zal komen dan het andere. Het includeren van de grensoverschrijdende dienstverlening verandert niets aan die toestand.

De wet van 1991 strekt er enkel toe de boekhouding van het bedrijf transparanter te maken. De rest van het maatregelenpakket zal later worden besproken. Er werd tot op heden geen degelijk reguleringsinstrument gevonden.

Artikel 2 bepaalt dat de maatregelen tegen 15 maart 2003 genomen moeten zijn.

De NMBS heeft de Staat effectief gevraagd haar dotatie op te trekken. De kwestie van de middelen is een heet hangijzer. De tegemoetkoming door de overheid wordt evenwel geregeld door het beheerscontract. De Staat stort 40 miljard per jaar, en heeft zijn plicht volbracht. De vooropgestelde bedragen werden betaald. Bovendien verdubbelt de overheid haar investering ten opzichte van het vorige plan.

Een contractuele relatie waarbij de ene partij zich tegen de andere keert, steunt op los zand. De formule van de toekomst bestaat erin dat de NMBS het nodige initiatief aan de dag legt om inkomsten binnen te brengen. De toename van het verkeer met 50% zou 15 miljard extra moeten opleveren, wat een groot gedeelte van de kosten van de NMBS zou moeten kunnen dekken. Dat is wat er moet gebeuren.

02.03 Jos Ansoms (CD&V): Als minister Stevaert beslist iedereen gratis te laten rijden, zullen de opbrengsten niet toenemen.

02.04 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik ben geen voorstander van gratis vervoer voor iedereen. De overheid moet keuzen maken en slechts bepaalde doelgroepen deze maatregel laten genieten. De gewenste toename van het reizigersaantal met 5 procent zal de opbrengst van de NMBS doen toenemen. Het verminderd tarief komt trouwens ten laste van de overheid, niet van de NMBS.

02.05 Jos Ansoms (CD&V): De minister kent de tabellen van de revisoren, die voorspellen dat we evolueren naar een zeer grote schuld bij de NMBS. Wat zal de minister doen inzake de exploitatiekosten? Zal de regering ook daar tussenbeide komen?

02.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): In 1997

que l'extension de la mission de service public ne bénéficie pas à une Région plus qu'à une autre. L'inclusion des services transfrontaliers ne modifie rien à cet égard.

La loi de 1991 ne vise qu'à rendre la comptabilité de l'entreprise plus transparente. Le reste du paquet sera examiné ultérieurement. Un bon instrument de régulation n'a pas encore été trouvé à ce jour.

L'article 2 prévoit que les mesures doivent être prises pour le 15 mars 2003.

En ce qui concerne les dotations, la SNCB a en effet demandé à l'État d'augmenter sa dotation. La question des moyens est importante. Mais l'intervention de l'État est régie par le contrat de gestion. L'État verse 40 milliards par an. Il a respecté son devoir. Il a payé les montants prévus. De plus, l'État double son investissement par rapport au plan précédent.

Une relation contractuelle ne repose pas sur le fait qu'une partie se retourne contre l'autre. La formule d'avenir est que la SNCB produise des initiatives qui lui amènent des recettes. Avec une hausse de 50% du trafic, elle produit 15 milliards supplémentaires qui lui permettent de prendre en charge une bonne partie de ses dépenses. Voilà ce qu'il faut faire.

02.03 Jos Ansoms (CD&V): Si le ministre Stevaert décide de rendre le train gratuit pour tous, les recettes n'augmenteront plus.

02.04 Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*): Je ne suis pas favorable aux transports gratuits pour tous. Les autorités doivent faire des choix de sorte que seuls certains groupes cibles puissent voyager gratuitement. L'augmentation de 50% du nombre de voyageurs se traduira par une croissance des bénéfices de la SNCB. Par ailleurs, la réduction de tarif sera à charge des pouvoirs publics et non de la SNCB.

02.05 Jos Ansoms (CD&V): La ministre a pris connaissance des tableaux des réviseurs qui prévoient une évolution dans le sens d'une très importante de la SNCB aggravation de la dette. Comment la ministre fera-t-elle face aux déficits d'exploitation? Le gouvernement interviendra-t-il là aussi?

02.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): En 1997,

heeft de NMBS zelf een “objectief 2005” opgesteld, maar het is niet verwezenlijkt. De bedoeling was de schuld te verlichten. Het gaat niet op de verantwoordelijkheid voor deze schulden uitsluitend bij de regering te leggen.

Een van de problemen in de boekhouding is het exploitatietekort. Het is de NMBS zelf die dit tekort berekent, maar het is grotendeels te wijten aan het boekhoudkundig systeem.

02.07 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik knoop aan bij hetgeen de heer Vanoost zei. Het Rekenhof geeft aan dat die opdrachten verlieslatend zijn. Ik heb nooit verklaard dat er sprake was van fraude bij de NMBS. Er moet per sector een boekhouding worden opgemaakt.

De NMBS zou voor haar commerciële opdrachten een strategisch plan moeten overmaken. Ik verzoek al twee jaar om een ondernemingsplan waarin ook ABX aan bod komt. De antwoorden die ik krijg zijn nooit volledig.

Ik ben het niet eens met hen die oordelen dat de inschrijving van bijkomende kredieten aan de evaluatie van de noden had moeten voorafgaan. Het tegendeel is veeleer waar. Als een structureel plan uitwijst dat de overheidsdeelname in de exploitatiemiddelen, en dus niet in de investeringen, moet worden verhoogd, dient een dergelijke verhoging in overweging te worden genomen.

02.08 **Yves Leterme** (CD&V): We wachten al twee jaar op een goed onderbouwd strategisch plan. Waarop is de beoogde 50 procent groei van de reizigers gebaseerd?

02.09 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Op ervaringen in het buitenland en op de toename van de verkeersstromen. Het is een realistische doelstelling, die het midden houdt tussen wie verder wil en wie minder ver wil gaan.

02.10 **Yves Leterme** (CD&V): Ik zoek vruchteloos naar de motivering voor die doelstelling. Blijkbaar is het niet meer dan een compromis tussen de groene achterban en de sceptici.

02.11 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het is ook gebaseerd op Europese onderzoeken. Volgens heel wat onderzoeken is dit een haalbare doelstelling. We hebben voldoende initiatieven genomen om dit doel te bereiken.

Ik heb geen wantrouwen tegenover de persoon van de heer Schouppe, wel tegenover de structuur van de NMBS en de beslissingsvorm. Het wetsontwerp

la SNCB elle-même a établi un « objectif 2005 », qui n'a jamais été mis en œuvre. L'objectif était d'alléger la dette. La responsabilité de ces dettes n'incombe donc pas uniquement au gouvernement.

Un des problèmes de la comptabilité est le déficit d'exploitation. C'est la SNCB elle-même qui calcule ce déficit, mais il est dû en grande partie au système comptable.

02.07 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*): Je poursuis dans le sens de notre collègue M. Vanoost. La Cour des comptes relève que ce sont ces missions là qui sont en déficit. Je n'ai jamais affirmé qu'il y avait des fraudes à la SNCB. Il faut établir une comptabilité par secteur.

Il faudrait que la SNCB fournisse un plan stratégique par rapport à ses missions commerciales. Je réclame un plan d'entreprise depuis deux ans, intégrant notamment ABX. Je ne reçois que des réponses partielles.

Je ne peux souscrire au point de vue selon lequel l'inscription de crédits supplémentaires aurait dû précéder l'évaluation des besoins. C'est plutôt l'inverse. En revanche, si un plan structurel établit la nécessité d'une augmentation de la participation de l'État en moyens d'exploitation, et non en investissements, on pourra l'envisager.

02.08 **Yves Leterme** (CD&V): Nous attendons depuis deux ans un plan stratégique bien étayé. Sur quels éléments fondez-vous l'augmentation de 50 % du nombre de voyageurs?

02.09 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Sur ce qui est observé à l'étranger et en prenant en compte l'augmentation de la circulation. Il s'agit d'un objectif réaliste, un moyen terme entre ceux qui veulent aller plus ou moins loin.

02.10 **Yves Leterme** (CD&V): Je cherche désespérément à cerner les fondements de votre objectif. Apparemment, il ne s'agit que d'un compromis entre la base écolo et les sceptiques.

02.11 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*): Cet objectif est aussi fondé sur des analyses européennes. Selon de nombreuses analyses, l'objectif est réalisable. Nous avons pris suffisamment d'initiatives pour atteindre le but fixé.

Je n'éprouve aucune méfiance à l'égard de M. Schouppe, mais les structures de la SNCB et le processus de décision ne me disent rien qui vaille.

geeft een antwoord op de opmerkingen van het Rekenhof.

02.12 Yves Leterme (CD&V): Er is in elk geval een sfeer van wantrouwen gecreëerd rond de persoon van de heer Schouppe. Ik verwijs naar de heer De Gucht die in *De Zevende Dag* kortweg het ontslag van de heer Schouppe eiste. Hoe kan men dan als hoofdaandeelhouder nog op een normale manier communiceren met de NMBS-top?

02.13 Hugo Coveliers (VLD): In een normaal bedrijf zou de heer Schouppe nooit zo lang zijn aangebleven. Hij verdient veel te veel om zulke slechte resultaten te boeken.

02.14 Yves Leterme (CD&V): De fractieleider van de VLD pleit dus voor het ontslag van de heer Schouppe.

02.15 Hugo Coveliers (VLD): Iedereen die zijn job niet naar behoren uitoefent, moet plaats ruimen.

02.16 Yves Leterme (CD&V): De VLD wil dus dat de heer Schouppe ontslagen wordt. Ik neem akte van dat standpunt.

02.17 Hugo Coveliers (VLD): Ik persoonlijk zou dat een normale zaak vinden. Ik spreek niet als fractieleider van de VLD, maar in eigen naam.

02.18 Yves Leterme (CD&V): De heer Coveliers spreekt hier als VLD-fractieleider. Wij dachten dat er sprake was van een zekere normalisering, maar horen hier alweer verklaren dat de heer Schouppe weg moet.

02.19 Jos Ansoms (CD&V): De minister verklaart dat het niet om de persoon van de heer Schouppe gaat, maar dat er meer transparantie en betere structuren nodig zijn. Wij horen even later de heer Coveliers verklaren dat de heer Schouppe weg moet, bovendien lezen we in het ontwerp dat de gedelegeerd bestuurder er een adjunct bij krijgt van de andere taalrol en dat beiden de stukken moeten ondertekenen. Dat is politiek op zijn platst.

02.20 Hugo Coveliers (VLD): Ik heb gereageerd omdat u onze partijvoorzitter hebt aangevallen. Ik deel het standpunt dat hij in *De Zevende dag* heeft

Le projet de loi constitue une réponse aux remarques formulées par la Cour des comptes.

02.12 Yves Leterme (CD&V): En tout état de cause, on a suscité une atmosphère de méfiance autour du personnage de M. Schouppe. Je vous renvoie aux propos tenus par M. De Gucht lors de l'émission "De Zevende Dag", au cours de laquelle il a exigé sans détours la démission de M. Schouppe. Comment est-il dès lors possible, en tant qu'actionnaire majoritaire, de communiquer normalement avec la direction de la SNCB ?

02.13 Hugo Coveliers (VLD): Au sein d'une entreprise normale, M. Schouppe ne serait jamais resté aussi longtemps en place. Ses émoluments sont bien trop élevés si l'on considère les mauvais résultats que la société a enregistrés.

02.14 Yves Leterme (CD&V): Le chef de groupe du VLD préconise-t-il donc la démission de M. Schouppe?

02.15 Hugo Coveliers (VLD): Toute qui n'accomplit pas son travail correctement mérite d'être licencié.

02.16 Yves Leterme (CD&V): Le VLD souhaite donc le licenciement de M. Schouppe. Je prends acte de ce point de vue.

02.17 Hugo Coveliers (VLD): Personnellement, je trouverais cela normal mais je n'ai pas pris la parole en tant que chef de groupe du VLD mais en mon nom personnel.

02.18 Yves Leterme (CD&V): M. Coveliers ne s'exprime pas en tant que chef de groupe du VLD. Nous pensions qu'il était question d'une certaine normalisation mais des voix s'élèvent à nouveau dans cet hémicycle pour réclamer le départ de M. Schouppe.

02.19 Jos Ansoms (CD&V): La ministre affirme qu'il ne s'agit pas de la personne de M. Schouppe mais qu'il est faut améliorer la transparence et mettre en place de meilleures structures. Nous venons d'entendre M. Coveliers déclarer que M. Schouppe devait tirer sa révérence. En outre, le projet de loi stipule que l'administrateur délégué sera assisté d'un adjoint appartenant à l'autre rôle linguistique et qu'ils doivent tous deux apposer leur signature sur les documents. Voilà bien ce qui s'appelle mener une politique de bas étage.

02.20 Hugo Coveliers (VLD): J'ai réagi parce que vous vous en êtes pris au président de notre parti. J'adhère au point de vue qu'il a défendu lors de

ingenomen.

02.21 Yves Leterme (CD&V): Er was een sfeer van wantrouwen gecreëerd. De minister heeft getracht dit te ontladen. Ik heb haar daarop met de verklaringen van de voorzitter van de VLD geconfronteerd. Daarop springt de heer Coveliers zijn voorzitter bij en bevestigt nogmaals het standpunt van de heer De Gucht. Dit is toch een belangrijk gegeven.

02.22 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (Nederlands): De heren De Gucht en Coveliers hebben een standpunt, maar maken geen deel uit van de regering. De regering wil een betere controle en taalpariteit met een dubbele handtekening. Wij wensen dat de NMBS beter functioneert en streven meer transparantie na. De heer Schouppe mag zich steeds kandidaat stellen voor zijn eigen opvolging.

Vraagt nog iemand het woord? (Nee)

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) (1422/6)

Het wetsontwerp telt 12 artikelen.

Ingediende amendementen:

Art. 2bis (n)

- 33: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 32: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 36: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)

Art. 3

- 1: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 3: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)

Art. 6

- 38: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 29: Frieda Brepoels (1422/3)

Art. 7

- 39: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 40: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 10: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 12: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 27: Frieda Brepoels (1422/3)
- 30: Frieda Brepoels (1422/3)
- 304: Frieda Brepoels (1422/7)
- 21: Frieda Brepoels (1422/3)
- 19: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)

l'émission "De Zevende Dag".

02.21 Yves Leterme (CD&V): Un climat de suspicion s'était installé. La ministre s'est efforcée de le dissiper. Je l'ai alors confrontée aux déclarations du président du VLD. Et voilà que M. Coveliers vient au secours du président de son parti en confirmant une fois encore la position que celui-ci a adoptée. Voilà qui constitue un élément important.

02.22 Isabelle Durant, vice-première ministre (*en néerlandais*): MM. De Gucht et Coveliers ont pris position, mais ils ne font pas partie du gouvernement. Celui-ci souhaite améliorer le contrôle et la parité linguistique au moyen de la double signature. Nous souhaitons que la SNCB fonctionne mieux et oeuvrons en faveur d'une plus grande transparence. M. Schouppe peut toujours se porter candidat à sa propre succession.

Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (Non)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) (1422/6)

Le projet de loi compte 12 articles.

Amendements déposés:

Art. 2bis (n)

- 33: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 32: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 36: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)

Art. 3

- 1: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 3: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)

Art. 6

- 38: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 29: Frieda Brepoels (1422/3)

Art. 7

- 39: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 40: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 10: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 12: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 27: Frieda Brepoels (1422/3)
- 30: Frieda Brepoels (1422/3)
- 304: Frieda Brepoels (1422/7)
- 21: Frieda Brepoels (1422/3)
- 19: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)

- 18: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 42: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 310: Raymond Langendries, André Smets (1422/9)

Art. 8

- 11: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 4: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 23: Frieda Brepoels (1422/3)

Art. 9

- 2: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 14: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 6: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 41: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 7: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 5: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 35: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 13: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 8: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 9: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 306: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans (1422/9)
- 307: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans (1422/9)
- 308: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans (1422/9)
- 309: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans (1422/9)q
- 311: Raymond Langendries, André Smets (1422/9)

Art. 10bis (n)

- 37: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)

Art. 12

- 305: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/8)
- 312: Raymond Langendries, André Smets (1422/9)

02.23 Yves Leterme (CD&V): Amendement nr. 32 strekt ertoe een artikel 2 bis in te voegen, om de juridische ondeelbaarheid van het bedrijf in de wet in te schrijven en niet alleen in de memorie van toelichting. Dat is belangrijk voor het personeelsstatuut.

Amendement nr. 33 uit onze bezorgdheid over de *gendergelijkheid*. Deze maatregel moet ook voor de raad van bestuur van andere overheidsbedrijven worden toegepast.

Amendement nr. 36 strekt ertoe de discriminatie ten aanzien van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS inzake de vergoeding weg te werken.

Artikel nr. 3 rammelt aan alle kanten: de opdracht van openbare dienst wordt uitgebreid tot over de

- 18: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 42: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 310: Raymond Langendries, André Smets (1422/9)

Art. 8

- 11: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 4: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 23: Frieda Brepoels (1422/3)

Art. 9

- 2: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 14: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 6: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 41: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 7: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 5: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 35: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)
- 13: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 8: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 9: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/2)
- 306: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans (1422/9)
- 307: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans (1422/9)
- 308: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans (1422/9)
- 309: Francis Van den Eynde, Jan Mortelmans (1422/9)q
- 311: Raymond Langendries, André Smets (1422/9)

Art. 10bis (n)

- 37: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/3)

Art. 12

- 305: Yves Leterme, Jos Ansoms (1422/8)
- 312: Raymond Langendries, André Smets (1422/9)

02.23 Yves Leterme (CD&V): L'amendement 32 tend à l'insertion d'un article 2bis qui inscrit l'indivisibilité juridique de l'entreprise dans la loi et pas uniquement dans l'exposé des motifs. C'est important pour le statut du personnel.

L'amendement 33 exprime notre souci de l'égalité entre les femmes et les hommes. Cette mesure doit également être appliquée au conseil d'administration d'autres entreprises publiques.

L'amendement 36 vise à faire disparaître la discrimination dont est victime l'administrateur délégué de la SNCB en matière de rémunération.

L'article 3 est incohérent à tous points de vue : la mission de service public est étendue au-delà des

grens. Wij zijn van oordeel dat maatregelen ten gunste van de grensarbeiders moeten worden besproken in bilateraal overleg met de buitenlandse spoorwegmaatschappijen. De Raad van State oordeelt dat grensoverschrijdend verkeer gaat tot de eerste buitenlandse stopplaats.

Waarom volgt de regering de visie van de Raad van State niet? Mevrouw Brepoels kreeg geen antwoord op haar vraag naar de bijkomende kostprijs van het grensoverschrijdend verkeer. Welke middelen trekt de begroting 2002 uit voor deze extra kost?

02.24 Minister **Isabelle Durant** (Frans): Het betreft de heel korte afstand tot aan de eerste halte na de grens. Er werd terzake gekozen voor de openbare dienstverlening en niet voor de rentabiliteit. Wij zijn van oordeel dat die verbindingen vanuit maatschappelijk oogpunt nuttig zijn voor de inwoners van deze grensgebieden. Hoeveel deze verbindingen precies kosten, is echter moeilijk te bepalen.

02.25 **Yves Leterme** (CD&V): De minister heeft het over de eerste halteplaats. Is dat de eerste daadwerkelijke halte over de grens of de eerste stopplaats waar eventueel niet wordt gestopt?

02.26 Minister **Isabelle Durant** (Frans): Niets verbiedt de NMBS op grond van een overeenkomst met het buurland samen te werken.

02.27 **Yves Leterme** (CD&V): We hebben een inventaris gemaakt van het grensoverschrijdend verkeer. Er is een wanverhouding tussen het aantal reizigers en het aantal treinen. We denken dat er naar andere oplossingen moet worden gezocht om de rendabiliteit van de lijnen te verhogen.

Amendement nr 3 is van een heel andere orde. Het vertolkt onze visie op de afstemming van het spoorbeleid op Vlaams en op federaal niveau. We vragen dat delen van de infrastructuur en van de exploitatie zouden kunnen worden overgedragen naar het gewestelijk niveau.

02.28 **Jos Ansoms** (CD&V): We nemen het voorstel van minister Stevaert over om De Lijn bepaalde voorlijnen in exploitatie te laten nemen. Wij rekenen erop dat de SP.A dit amendement goedkeurt.

Ik kom nog even terug op het grensoverschrijdend verkeer. Van alle grensovergangen ligt er maar één in Vlaanderen, met bijna 5.000 reizigers veruit de belangrijkste. Het exploitatietekort in Wallonië komt nu ten laste van de openbare dienst, zodat eens te

frontières. Nous jugeons que les mesures en faveur des travailleurs frontaliers doivent être examinées dans le cadre d'une concertation bilatérale avec les sociétés de chemins de fer étrangères. Le Conseil d'Etat estime que le trafic transfrontalier se limite au premier arrêt à l'étranger.

Pourquoi le gouvernement ne se conforme-t-il pas à cet avis ? Mme Brepoels n'a pas reçu de réponse à sa question sur le coût supplémentaire occasionné par le trafic transfrontalier. Quels moyens le gouvernement prévoit-il dans son budget 2002 pour ce coût additionnel ?

02.24 **Isabelle Durant**, ministre (en français): Il s'agit d'une portion de trajet, très courte, jusqu'au premier arrêt après la frontière. Cela correspond à un choix de service public davantage qu'à un choix de rentabilité. Nous estimons socialement utiles ces liaisons pour ceux qui vivent dans ces régions frontalières. Cependant, il est difficile de chiffrer précisément le coût de ces liaisons.

02.25 **Yves Leterme** (CD&V): La ministre parle du premier arrêt. S'agit-il de la première localité après la frontière où le train s'arrête effectivement ou de la première localité après la frontière, même si le train ne s'y arrête pas?

02.26 **Isabelle Durant**, ministre (en français): Rien n'empêche la SNCB de travailler avec le pays voisin via une convention.

02.27 **Yves Leterme** (CD&V): Nous avons inventorié le trafic transfrontalier. Il y a un déséquilibre entre le nombre de voyageurs et le nombre de trains. Nous pensons qu'il faut chercher d'autres solutions pour augmenter la rentabilité des lignes.

L'amendement n°3 est d'un tout autre ordre. Il traduit nos idées concernant l'harmonisation des politiques ferroviaires flamande et fédérale. Nous demandons que certaines parties de l'infrastructure et de l'exploitation puissent être régionalisées.

02.28 **Jos Ansoms** (CD&V): Nous reprenons la proposition du ministre Stevaert visant à permettre à De Lijn d'exploiter certaines lignes périphériques. Nous espérons bien que le SP.A adoptera cet amendement.

Je voudrais revenir un instant sur le problème de la circulation transfrontalière. Un seul des passages transfrontaliers se situe en Flandre. Avec presque 5.000 voyageurs, il est de loin le plus important. A l'heure actuelle, le déficit d'exploitation wallon est à charge du service public et une fois de plus donc

meer federaal en dus vooral Vlaams geld naar weinig rendabele grenslijnen in Wallonië gaat. Het is duidelijk dat de PS daar de hand in heeft.

de l'argent fédéral -et donc essentiellement flamand, est affecté à des lignes frontalières peu rentables en Wallonie. L'empreinte du PS est évidente dans ce cadre.

02.29 Frieda Brepoels (VU&ID): Amendement nr. 29 strekt tot de volledige omzetting van de Europese richtlijn in verband met de oprichting van een onafhankelijk orgaan dat de toegang tot het spoorwegvervoer moet verlenen. De minister wil niet afstappen van de gedeeltelijke omzetting. Naar mijn mening moet de omzetting volledig gebeuren. De heer Dirk Sterckx verdedigde eveneens dit standpunt op televisie. Het is natuurlijk wel mogelijk dat hij niet namens de VLD sprak...

02.29 Frieda Brepoels (VU&ID): L'amendement n° 29 tend à obtenir la transposition intégrale de la directive européenne relative à la création d'un organe indépendant accordant l'accès au transport ferroviaire. La ministre veut s'en tenir à une transposition partielle. J'estime personnellement que la transposition doit être intégrale. M. Dirk Sterckx a également défendu ce point de vue à la télévision. Il est évidemment toujours possible qu'il n'ait pas parlé au nom du VLD...

02.30 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Mevrouw Brepoels kent mijn antwoord. Wij hebben gekozen voor een gedeeltelijke omzetting van de Europese Richtlijn, wat de boekhouding per sector betreft.

02.30 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais) : Mme Brepoels connaît ma réponse. Nous avons opté pour une transposition partielle de la directive européenne en ce qui concerne la comptabilité par secteur.

(Frans): Dit strekt er voornamelijk toe per sector een analytische boekhouding op te leggen. Op die manier wordt geanticipeerd op wat later waarschijnlijk verplicht wordt.

(En français) Ceci vise essentiellement à imposer une comptabilité analytique par secteur, anticipant ainsi sur ce qui devra être obligatoire à l'avenir.

02.31 Yves Leterme (CD&V): Artikel 6 is belangrijk. Het verwijst naar de Europese regelgeving. Die zal nog voor een aantal verrassingen zorgen: dit wetsontwerp gaat in tegen de ratio legis van de Europese richtlijn, meer bepaald betreffende de autonomie van het bedrijf tegenover de overheid. Mevrouw de Palacio formuleerde al een aantal bezwaren bij het ontwerp.

02.31 Yves Leterme (CD&V): L'article 6 est important. Il renvoie à la réglementation européenne. Des surprises nous attendent encore sur ce plan: ce projet de loi est contraire à la ratio legis de la directive européenne, plus particulièrement en ce qui concerne l'autonomie de l'entreprise par rapport aux pouvoirs publics. Mme de Palacio a formulé un certain nombre d'objections à l'encontre de ce projet.

Het is jammer dat de regering er niet voor koos het hele "paquet ferroviaire" nu om te zetten in nationale wetteksten. In dit verband werden al voorstellen ingediend, onder meer door de heer Ansoms. Deze regering loopt bovendien het risico van een laattijdige omzetting.

Il est regrettable que le gouvernement n'ait pas décidé de transposer l'ensemble du "paquet ferroviaire" en textes de loi nationaux. Toutes les propositions nécessaires avaient été déposées dans ce cadre, notamment par M. Ansoms. Ce gouvernement court en outre le risque de se trouver confronté à une transposition tardive.

Ik wil een precieze vraag stellen over het vijfde lid van paragraaf 1 van dit artikel, dat handelt over de vergoeding bij geld ontleend vanuit verschillende activiteitssectoren. De inwerkingtreding daarvan is bij de afsluiting van het boekjaar 2001. Hoe valt dat te rijmen met de bepaling dat pas vanaf boekjaar 2003 een specifieke boekhouding per activiteitssector verplicht is? Waarom die verschillende data van inwerkingtreding?

Je voudrais poser une question précise au sujet du cinquième alinéa du premier paragraphe de cet article qui traite de la rémunération par la SNCB des différents secteurs d'activités prêteurs. L'entrée en vigueur est prévue au terme de l'exercice 2001. Comment le gouvernement concilie-t-il cela avec la disposition suivant laquelle une comptabilité spécifique par secteur d'activités ne sera obligatoire qu'à partir de l'exercice 2003 ? Pour quelles raisons a-t-il fixé ces dates d'entrée en vigueur différentes ?

Bovendien impliceert het verslag over de rekeningen niet dat deze maandelijks worden

En outre, le rapport sur les comptes n'implique pas qu'ils doivent être clôturés tous les mois de sorte

afgesloten. Zo heeft men onvoldoende informatie over de vermogenstoestand. De bestuurders moeten echter toezicht houden op het functioneren van de onderneming. Hoe kan dat dan? Ik vrees dat van de autonomie die ook door Europese richtlijnen wordt opgelegd, niet veel terecht komt.

Het advies van de Raad van State over amendement nr 38 is terecht: enkel de wetgever kan het begrip "sectoren" verduidelijken.

02.32 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Die omzetting is pas in 2003 verplicht. De regering wenst de voorstelling van de boekhouding en de balans te verbeteren. In feite anticiperen wij om met de toekomstige verplichtingen in regel te zijn.

02.33 **Yves Leterme** (CD&V): Dit is natuurlijk een andere visie dan de onze. Ik herhaal mijn vraag over de reikwijdte van § 1, vijfde lid: hoe kan men de verplichting om de gescheiden boekhouding vanaf 2003 te hanteren, rijmen met de inwerkingtreding van een illustratie van zo een sectorieel gescheiden boekhouding in 2001?

02.34 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De richtlijn 91/440 verplichtte er ons al toe interestberekeningen per activiteitssector uit te voeren.

02.35 **Yves Leterme** (CD&V): Wat artikel 7 betreft, vrees ik voor een toenemende bureaucratie in het beheer van de NMBS. De CD&V blijft erbij dat het ondenkbaar is dat de gedelegeerd bestuurder niet uit hoofde van zijn functie in de benoemings- en bezoldigingscomités zit. Dat is toch bij alle overheidsbedrijven zo? De beperking van zijn bevoegdheden geldt alleen bij de NMBS, niet in de andere overheidsbedrijven. Blijkbaar ligt het wantrouwen tegen de huidige gedelegeerd bestuurder aan de basis hiervan.

Bij artikel 7 wil ik wijzen op een belangrijke taalfout. In artikel 161 ter, §3, nieuwe versie, wordt verwezen naar het auditcomité dat *instaat voor* de betrouwbaarheid en integriteit van de verslagen. In het Frans staat *s'assurer*, wat helemaal niet hetzelfde is als *instaan voor*. De laatste term veronderstelt een welbepaalde verantwoordelijkheid, wat niet het geval is voor *s'assurer*.

Ander element: men creëert naast de regeringscommissaris nog een extra waakhond,

qu'on ne disposera pas d'informations suffisantes sur la situation patrimoniale. Toutefois, les administrateurs devront contrôler le fonctionnement de la société. Mais comment exerceront-ils ce contrôle ? Je crains que cette autonomie reste lettre morte, même si elle est aussi imposée par des directives européennes.

L'avis du Conseil d'Etat sur l'amendement n° 38 est justifié : seul le législateur est en droit de préciser le sens de la notion de « secteurs ».

02.32 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Cette transposition n'est obligatoire qu'en 2003. La volonté du gouvernement est d'améliorer la présentation comptable et bilantaire. En fait, nous anticipons pour être en conformité avec ce qui sera exigé plus tard.

02.33 **Yves Leterme** (CD&V): Il s'agit-là d'une vision différente de la notre. Je répète ma question sur la portée du §1, cinquième alinéa : comment peut-on concilier l'obligation de tenir une comptabilité séparée à partir de 2003 avec l'entrée en vigueur d'une illustration d'une telle comptabilité séparée par secteur en 2001 ?

02.34 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Déjà, la directive 91/440 nous obligeait à faire des calculs d'intérêt par secteur d'activités.

02.35 **Yves Leterme** (CD&V): En ce qui concerne l'article 7, je crains un renforcement de la bureaucratie dans la gestion de la SNCB. Le CD&V continue de penser qu'il est inimaginable que l'administrateur délégué ne siège pas, du fait de sa fonction, au sein des comités de nomination et de rémunération. Pour autant que je sache, il en va ainsi dans toutes les entreprises publiques. La limitation des compétences de l'administrateur délégué ne vaut que pour la SNCB, et pas pour les autres entreprises publiques. Cela s'explique apparemment par la méfiance à l'égard de l'actuel administrateur délégué.

A l'article 7, je voudrais attirer l'attention sur une grave erreur linguistique. L'article 161ter, §3, nouvelle version, fait référence au « comité d'audit qui s'assure de la fiabilité et l'intégrité des rapports ». En néerlandais, le terme utilisé est « *instaat voor* », ce qui est tout à fait différent de « *s'assure* ». Le premier terme implique une responsabilité bien définie, ce qui n'est pas le cas de « *s'assurer* ».

Un autre élément qui m'inquiète est la création, en plus du commissaire du gouvernement, d'un garde-

met name een externe auditeur, die met raadgevende steun deel uitmaakt van het auditcomité. Aan wie rapporteert deze persoon? Wat is zijn of haar bezoldiging? Deze auditeur wordt aangeduid door de algemene vergadering, in feite dus door de regering.

Nergens in het ontwerp wordt de term "hogere kaderleden" gedefinieerd, maar ze worden wel gebruikt in paragraaf 4 van het nieuwe artikel. Een wettelijk sluitende definitie is nodig om het onderscheid te maken tussen de bevoegdheid van de benoemings- en bezoldigingscommissie en de bevoegdheid van de andere organen die met bezoldigingen te maken hebben.

In paragraaf 5 van het nieuwe artikel is er een verschil tussen de Franstalige en Nederlandstalige tekst. De eerste spreekt over representatieve vakorganisaties, de tweede louter over vakorganisaties. Ik vraag om de Nederlandse tekst te verbeteren. De vakorganisaties mogen geen kandidaten voordragen op een dubbele lijst. Dat is uniek voor de NMBS en een oorzaak van sociale onrust. Ik betreur dat ons amendement ter zake werd geweigerd.

Er is ook een discrepantie tussen de termijnen binnen dewelke het strategisch comité enerzijds en de raad van bestuur anderzijds hun adviezen moeten verzenden. Een advies van het strategisch comité aan de raad van bestuur in een bepaald dossier is niet aan termijnen gebonden, de repliek hierop van de raad van bestuur aan het strategisch comité daarentegen wel.

02.36 Frieda Brepoels (VU&ID): In dit ontwerp verdwijnen de vakorganisaties uit de raad van bestuur, maar ze duiken opnieuw op in het nieuw te vormen strategisch comité, dat wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van vakorganisaties en van het directiecomité.

De vakbonden hebben eigenlijk hun slag thuisgehaald: de Gewesten worden niet als "pottenkijkers" geduld. Dat is de klassieke reflex van de gevestigde vakorganisaties. Op de koop toe worden de zitjes van de vakorganisaties in het strategisch comité proportioneel volgens het belang van hun aanwezigheid in de NMBS verdeeld.

Wij menen dat de zetelverdeling afhankelijk moet zijn van de verhoudingen in de NAR. Ik heb op

fou supplémentaire, à savoir un auditeur externe faisant partie du comité d'audit et ayant une voix consultative. A qui cette personne rend-elle des comptes? Quelle est sa rémunération? Cet auditeur sera désigné par l'assemblée générale, en d'autres termes par le gouvernement.

Le projet ne définit nullement le terme "cadres supérieurs" mais il est utilisé dans le paragraphe 4 du nouvel article. Il faut une définition claire afin d'établir une distinction entre les compétences de la commission de nomination et de rémunération et les celles des autres organes qui ne sont pas concernés par la rémunération.

Au paragraphe 5 du nouvel article, il existe une différence entre le texte français et le texte néerlandais. Dans la version française, il est question d'organisations représentatives des travailleurs alors que, dans la version néerlandaise, il n'est question que d'organisations des travailleurs. Je demande que le texte néerlandais soit corrigé. Les organisations syndicales ne peuvent pas présenter de candidats sur une double liste. Ce procédé est propre à la SNCB et suscite l'inquiétude sur le plan social. Je regrette que notre amendement ait été rejeté.

Il y a aussi une différence entre les délais dans lesquels, d'une part, le comité stratégique et, d'autre part, le conseil d'administration doivent adresser leurs avis. En effet, si le comité stratégique n'est tenu de respecter aucun délai pour faire parvenir son avis sur un dossier déterminé au conseil d'administration, celui-ci, en revanche, a l'obligation de communiquer sa réplique au comité stratégique dans un certain délai.

02.36 Frieda Brepoels (VU&ID): Par l'effet du présent projet, les syndicats seront évincés du conseil d'administration mais referont leur apparition au sein du comité stratégique qui verra bientôt le jour et sera composé de représentants des organisations syndicales et du comité de direction.

En réalité, les syndicats ont réussi leur coup puisque les Régions ne seront pas tolérées dans la mesure où elles pourraient être ressenties comme gênantes. Les syndicats ont de tout temps adopté cette attitude. Par-dessus le marché, les sièges réservés aux organisations syndicales au sein du comité stratégique seront répartis proportionnellement à l'importance de leur présence dans la SNCB.

Nous sommes d'avis que la répartition des sièges doit être réglée en fonction des rapports de force au

basis van de opmerkingen van de Raad van State amendementen in die zin opgesteld.

Wij menen dat de vakbonden geen redenen tot klagen hebben en dat zij zowel het reizigers- als het goederenvervoer op een ongeoorloofde wijze treffen. Het stakingsrecht wordt door de twee grootste vakbonden misbruikt. Wij willen daaromtrent een wetgevend initiatief nemen. De reizigers zijn al te vaak het doelwit bij conflicten waar zij totaal buiten staan. Bovendien menen wij dat de werkgeversorganisaties ook bij het comité moeten worden betrokken. Zij zorgen voor de groei van het goederenvervoer en staan in voor de vergoedingen van de vervoerskosten aan hun werknemers.

02.37 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*) : Het comité voor de bezoldigingen bereidt de beslissingen voor die moeten worden voorgelegd aan de raad van bestuur, waarin ook de gedelegeerd bestuurder zitting heeft. Zijn aanwezigheid in het comité voor de bezoldigingen valt echter nauwelijks te rechtvaardigen.

Ik herinner er voorts aan dat de NMBS geregeld met externe consultants werkt. De kwalificatie "hogere kaderleden" moet nog nader worden omschreven.

In de wettekst wordt omschreven wat men onder representatieve organisaties dient te verstaan. De tekst bepaalt dat zij in de NAR moeten zijn vertegenwoordigd.

02.38 **De voorzitter** : Men moet nagaan welke termen in de sociale wetgeving worden gebruikt. Is u zeker van de vertaling "vakorganisatie"?

02.39 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Bedoeld worden de organisaties die bij een in de NAR vertegenwoordigde "intersyndicale" zijn aangesloten. Het tweede criterium is dat van de interne representativiteit in de onderneming.

02.40 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De Franse tekst heeft op dit punt een heel andere inhoud dan zijn Nederlandse tegenhanger: het woord *représentatif* heeft een duidelijke connotatie in de Nederlandse vertaling, met name "representatief". De Franse tekst weerspiegelt die connotatie niet.

02.41 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik wil dat dit wordt gecheckt. De vertaling moet zo adequaat mogelijk zijn.

sein du CNT. J'ai rédigé des amendements dans ce sens sur la base des observations du Conseil d'Etat.

Nous estimons que les organisations syndicales n'ont pas de raison de se plaindre, bien au contraire; elles pénalisent le transport des voyageurs et celui des marchandises, et c'est inacceptable. Les deux principales organisations syndicales abusent du droit de grève. C'est pourquoi nous nous proposons de prendre une initiative législative en la matière. Les voyageurs sont trop souvent les victimes d'un conflit qui ne les concerne pas. De plus, nous estimons que les organisations d'employeurs doivent également être associées au comité, puisqu'elles contribuent au développement du transport des marchandises et interviennent dans les indemnités de transport de leurs travailleurs.

02.37 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*): Le comité des rémunérations prépare les décisions à soumettre au conseil d'administration, où siège l'administrateur-délégué. Sa présence au comité des rémunérations ne se justifie guère.

Je rappelle par ailleurs que la SNCB travaille régulièrement avec des consultants extérieurs. La qualification de « cadres supérieurs » doit encore être précisée.

Les organisations représentatives ont été définies dans le texte de loi. Celui-ci prévoit qu'elles doivent être représentées au CNT.

02.38 **Le président** : Il faudrait examiner les termes utilisés dans la législation sociale; êtes-vous certaine de la traduction « vakorganisatie » ?

02.39 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*): On vise les organisations affiliées à une intersyndicale représentée au CNT. Le deuxième critère est celui de la représentativité interne à l'entreprise.

02.40 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Pour ce qui concerne ce point, le contenu du texte français diffère fondamentalement du texte néerlandais. Le terme néerlandais "représentatif" comporte une évidente connotation qui ne se retrouve pas dans le français "représentatif".

02.41 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Je souhaite que cela soit vérifié. Il faut la traduction la plus pertinente possible.

02.42 Yves Leterme (CD&V): Wat is de precieze opdracht van het auditcomité? De verwijzing naar de praktijk voor de definitie "hogere kaderleden" volstaat niet.

02.43 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*) Ik wil mevrouw Brepoels van antwoord dienen die vroeg waarom de werkgeversorganisaties niet vertegenwoordigd zijn.

Wij zullen het Raadgevend Comité van de Gebruikers hervormen: het zal voortaan uit twee kamers bestaan.

(*Nederlands*) Wij willen een kamer voor de reizigers en een voor de bedrijven invoeren.

(*Frans*) De vastgestelde termijn biedt het strategisch comité de mogelijkheid echt een rol te spelen.

02.44 Frieda Brepoels (VU&ID) Ik verdedig amendement nr. 23: naast het strategisch comité wordt ook tot de oprichting beslist van een oriënteringscomité, waarin de Gewesten worden vertegenwoordigd, maar dan wel via onrechtstreekse weg, namelijk de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

De taakverdeling van het oriënteringscomité is in het ontwerp veel te vaag geformuleerd. Ik vind dat dit verder moet geëxpliciteerd en uitgediept worden. Dit oriënteringscomité moet een cruciale rol kunnen spelen in het geheel van het mobiliteitsbeleid in dit land.

02.45 Yves Leterme (CD&V): Mijn amendement nr. 4 wil de mogelijkheid inlassen delen van de infrastructuur die niet functioneel zijn voor de NMBS, rekening houdend met haar opdracht, over te hevelen naar de Gewesten.

Mijn amendement nr. 11 wil voorkomen dat vertegenwoordigers van de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen bindende adviezen kunnen formuleren in het oriënteringscomité. Wij stellen daartoe een minimumquorum van tien leden voor.

02.46 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De regering heeft op uw amendement geanticipeerd, door in lid 3, paragraaf 7 van artikel 161, ter te bepalen dat om geldig zitting te hebben, 10 leden moeten aanwezig zijn, wat precies de strekking van uw amendement is.

Wij hebben de taken van de gewestelijke vervoersmaatschappij niet op een gedetailleerde

02.42 Yves Leterme (CD&V): Quel est la mission précise de ce comité d'audit? Pour définir la notion de "cadres supérieurs", il ne suffit pas de se référer à la pratique.

02.43 Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*): Je voudrais répondre à la question de Mme Brepoels, qui a demandé pourquoi il n'y avait pas de représentation des organisations patronales.

Nous allons réformer le Comité consultatif des usagers, qui sera désormais divisé en deux chambres.

Nous voulons créer une chambre pour les voyageurs et une autre pour les entreprises;

(*En français*) Il y a un délai fixé pour l'appel. C'est un délai qui permettra au Comité stratégique d'avoir un vrai rôle à jouer.

02.44 Frieda Brepoels (VU&ID): Je défends à présent l'amendement 23: outre le comité stratégique, le projet mentionne la création d'un comité d'orientation où les Régions sont représentées indirectement, c'est-à-dire par l'entremise des sociétés de transport régionales.

Dans le projet, la répartition des tâches du comité d'orientation est formulée en des termes beaucoup trop vagues. J'estime que ce point devrait être précisé. Ce comité d'orientation doit pouvoir jouer un rôle crucial dans l'ensemble de la politique de mobilité de ce pays.

02.45 Yves Leterme (CD&V): L'amendement n° 4 que j'ai déposé tend à instaurer la possibilité de transférer aux Régions des parties de l'infrastructure qui, compte tenu de la mission de la SNCB, ne sont pas fonctionnelles pour elles.

Mon amendement n° 11 tend à éviter que les représentants des sociétés régionales de transports publics puissent formuler des avis contraignants au sein du comité d'orientation. A cet effet, nous proposons un quorum minimum de 10 membres.

02.46 Isabelle Durant, vice-première ministre (*en français*): Le gouvernement a anticipé votre amendement, en prévoyant dans l'alinéa 3 du paragraphe 7 de l'article 161 ter la possibilité de ne siéger valablement que si dix membres sont présents, c'est-à-dire exactement ce que demande votre amendement.

Nous n'avons pas précisé le détail des tâches de la société régionale de transport, puisqu'il existe déjà

manier omschreven aangezien er al een vervoers- en een bedrijfsplan bestaan en lid 2, paragraaf 2 van artikel 161,5° bepaalt dat het oriënteringscomité behoort de eventuele wijzigingen te onderzoeken en bezwaren en suggesties te formuleren. Mevrouw Brepoels, structurele wijzigingen zoals bedoeld in uw amendement zouden onder de toepassing van die bepaling kunnen vallen.

02.47 Jos Ansoms (CD&V): Amendement nr. 2 bij artikel 9 wil het aantal leden van de raad van bestuur uitbreiden van 10 naar 13. De drie bijkomende mandaten moeten toekomen aan elk van de drie Gewesten, dit wegens hun belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid in België. Dit is trouwens wat een grote meerderheid in het Vlaams Parlement voorstaat.

Amendement nr. 5 bij artikel 9 wil de bijkomende controle op de gedelegeerd bestuurder via een adjunct van de andere taalrol afschaffen. Die zou nu al stukken mee moeten ondertekenen. Een dergelijk systeem is onzin; in welk bedrijf wordt er nog zo'n systeem gehanteerd? Natuurlijk is het de bedoeling van dit artikel om de greep van de politiek op de gedelegeerd bestuurder te versterken. De PS vreest dat het een Vlaming zou zijn.

Wij willen met amendement nr. 6 artikel 162bis gedeeltelijk vervangen, namelijk een andere manier van benoemen en afzetten van de bestuurders invoeren. In de wet van 1991 werden de bestuurders voor zes jaar benoemd. Zij konden autonoom handelen. Dit wordt nu door een ouderwetse politiek vervangen: de Ministerraad krijgt alle touwtjes in handen. Na een regeringswissel zullen alle bestuurders worden vervangen! Wij willen dat dergelijke wijzigingen alleen door een gemotiveerd advies van de raad van bestuur, met tweederde meerderheid, kunnen worden doorgevoerd.

02.48 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De huidige raad van bestuur hangt af van de vorige meerderheid. Is dat een goede situatie?

02.49 Jos Ansoms (CD&V): Zij kunnen niet zomaar van de ene dag op de andere worden afgezet. U bewijst de maatschappij geen dienst door dit terugschroeven van de autonomie.

02.50 Vice-eerste minister Isabelle Durant (Frans) : Op dat punt zijn we het volstrekt oneens met elkaar. De regering wil de regel van de instemming met een tweederde meerderheid afschaffen. Het is toch maar normaal dat men niet

le plan de transport et le plan d'entreprise et que l'alinéa 2, paragraphe 2 de l'article 161, 5° prévoit que c'est au comité d'orientation d'examiner les changements éventuels et d'émettre objections et suggestions. Madame Brepoels, des modifications structurelles telles que visées dans votre amendement pourraient tomber sous l'application de cette disposition.

02.47 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 2 à l'article 9 vise à porter le nombre de membres du conseil d'administration de 10 à 13. Les trois mandats supplémentaires doivent aller aux trois Régions étant donné le rôle important qu'elles jouent dans le cadre de la politique de mobilité en Belgique. Une large majorité au sein du Parlement flamand appuie d'ailleurs cette idée.

L'amendement n° 5 à l'article 9 tend à supprimer le contrôle supplémentaire de l'administrateur délégué par un adjoint de l'autre rôle linguistique, qui devrait contresigner tous les documents. C'est insensé. Quelle entreprise peut-elle bien utiliser un tel système? Cet article vise bien entendu à renforcer l'emprise du politique sur l'administrateur délégué. Le PS craint que ce dernier soit flamand.

L'amendement n° 6 tend à remplacer partiellement l'article 162bis en instaurant pour les administrateurs une autre procédure de nomination et de licenciement. La loi de 1991 stipulait que les administrateurs étaient nommés pour une durée de 6 ans. Ils pouvaient travailler de manière autonome. A cette disposition est désormais substituée une politique obsolète : le Conseil des ministres tire désormais toutes les ficelles. Lorsqu'il y aura changement de gouvernement, il y aura changement d'administrateurs ! Nous souhaitons que de telles modifications ne puissent être effectuées que sur la base d'un avis motivé du conseil d'administration adopté à la majorité des deux tiers.

02.48 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): L'actuel conseil d'administration dépend de l'ancienne majorité. Cette situation est-elle saine ?

02.49 Jos Ansoms (CD&V): Ses membres ne peuvent tout de même pas être licenciés du jour au lendemain. Vous ne servirez pas cette entreprise en réduisant son degré d'autonomie.

02.50 Isabelle Durant, vice-première ministre (en français): Nous sommes en désaccord total. Le choix du gouvernement est de supprimer la règle des deux tiers. Il est en effet normal que l'on n'autorise pas le conseil d'administration à

toestaat dat de raad van bestuur de mandaten van zijn bestuurders zelf kan verlengen. Dat lijkt ons geen gezonde werkwijze.

Voorts willen wij niet dat de Gewesten in de raad van bestuur vertegenwoordigd zijn, noch dat het aantal leden opgetrokken wordt van tien tot dertien. Natuurlijk zijn wij voorstander van een betere samenwerking met de Gewesten, maar dat moet op een andere manier worden ingevuld dan door hun vertegenwoordiging in de raad van bestuur.

De dubbele ondertekening, "de waakhond" waar u het over heeft, is een mogelijkheid om de controle te verbeteren en een taalpariteit te waarborgen, wat in onze ogen noodzakelijk lijkt binnen een federaal orgaan.

02.51 Jos Ansoms (CD&V): In het huidig bestuur is er wel pariteit : als de gedelegeerd bestuurder een Vlaming is, is de voorzitter van bestuur een Franstalige of omgekeerd. In het nieuw systeem komt er een overbodige derde persoon bij die het taalevenwicht onnodig verstoort.

Amendementen 8 en 9 willen de investeringen laten afhangen van objectieve criteria. We hebben dit amendement met heel wat concrete voorbeelden onderbouwd. Zij bewijzen zonder uitzondering dat Vlaanderen ernstig misdeeld wordt, rekening houdend met de verhouding tussen het aantal treinen en het aantal treingebruikers in bepaalde stations.

02.52 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Hetzelfde argument werd gebruikt in de commissie. Ik heb dat toen nagekeken in de treingids en vond meteen een aantal Vlaamse en Waalse stations waar het omgekeerde het geval is: u maakt een selectie.

02.53 Jos Ansoms (CD&V): Amendement nr. 13 handelt over de absurde bepaling dat een lid van het directiecomité geen lid kan zijn van het personeel van de NMBS.

02.54 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De directeurs die nu in de raad van bestuur zetelen, maken ook geen deel uit van het NMBS-personeel. Zij zijn buiten kader.

02.55 Jos Ansoms (CD&V): Dat klopt niet!

02.56 Frieda Brepoels (VU&ID): Artikel 6 maakt een uitzondering voor de gedelegeerd bestuurder. Diezelfde uitzondering zou ook moeten gelden voor

s'autoprolonger. Ce fonctionnement ne nous semble pas sain.

Par ailleurs, nous ne souhaitons pas que les Régions soient représentées au conseil d'administration et réfutons le passage de dix à treize membres. Nous souhaitons bien sûr améliorer la collaboration avec les Régions mais par d'autres outils que leur présence au conseil d'administration.

Sur ce que vous appelez « le chien de garde », c'est-à-dire la double signature, c'est une possibilité d'améliorer le contrôle et de garantir une parité linguistique, qui nous paraît nécessaire au sein d'un organe fédéral.

02.51 Jos Ansoms (CD&V): L'actuelle administration est bien constituée paritairement : quand l'administrateur délégué est un Flamand, le président du conseil d'administration est un francophone et inversement. Le nouveau système prévoit une troisième personne superflue, qui perturbe inutilement l'équilibre linguistique.

Les amendements 8 et 9 tendent à lier les investissements à des critères objectifs. Nous avons étayé cet amendement par de nombreux exemples concrets. Tous, sans exception, prouvent que la Flandre est gravement désavantagée dans la prise en compte du nombre de trains et du nombre de passagers dans certaines gares.

02.52 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le même argument a été avancé en commission. J'ai procédé à une vérification dans l'indicateur des chemins de fer et j'ai aussitôt trouvé des exemples de gares flamandes et wallonnes qui se trouvent dans la situation contraire: vous opérez une sélection.

02.53 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 13 concerne la disposition qui prévoit qu'un membre du comité de direction ne peut être membre du personnel de la SNCB.

02.54 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Les directeurs qui siègent actuellement au conseil d'administration ne font pas partie du personnel de la SNCB. Ils sont hors cadre.

02.55 Jos Ansoms (CD&V): C'est faux !

02.56 Frieda Brepoels (VU&ID): L'article 6 fait une exception pour l'administrateur délégué. Cette même exception devrait également profiter aux

de leden van het directiecomité.

02.57 Jos Ansoms (CD&V): De gedelegeerd bestuurder is lid van het personeel van de NMBS. Er wordt voor hem een uitzondering gemaakt en dat moet ook gebeuren voor de leden van het directiecomité. Nu moeten die eerst ontslag nemen als personeelslid van de NMBS om lid te kunnen zijn van de raad van bestuur. Dat is toch een ongerijmdheid.

02.58 Minister Isabelle Durant (*in het Frans*): Indien u aandachtig het artikel leest dat op zeer subtile wijze is opgesteld en met name de uitsluitingen waarin het voorziet, uitsluitingen waarvan er een hele waslijst bestaat en waarvan sommigen worden uitgesloten, begrijpt men dat de leden van het directiecomité tevens personeelsleden kunnen zijn.

02.59 Jos Ansoms (CD&V): Dat staat er niet. Het artikel gaat wel degelijk over de leden van het directiecomité: de verschillende onverenigbaarheden worden opgesomd, met in punt 6 de onverenigbaarheid met "lid van het personeel van de NMBS".

02.60 De voorzitter : De onverenigbaarheid van punt 6 geldt volgens de tekst enkel voor de bestuurders, met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder.

02.62 02.61 Minister Isabelle Durant (*Frans*) : Ik zeg het nog eens : personeelsleden kunnen zitting hebben in het directiecomité. Wie de tekst goed leest, telt wel een aantal uitsluitingsgronden.

De **voorzitter**: Uitsluitingsgronden waarvan sommigen ook weer uitgesloten zijn !

Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Dat is waar, maar dat geldt zeker niet voor de leden van het directiecomité.

02.63 Jos Ansoms (CD&V): De directieleden zijn tot dezelfde conclusie als ik gekomen.

Amendement nr. 14 strekt ertoe de 60/40-regel toe te passen voor de verdeling van de mandaten in de raad van bestuur.

Amendement nr. 35 wil de discriminatie ten aanzien van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS wegwerken. Als men geen bijkomende vergoedingen voor hem wil toestaan, dan mag dat ook niet voor de gedelegeerd bestuurders van andere overheidsbedrijven.

membres du comité de direction.

02.57 Jos Ansoms (CD&V): L'administrateur délégué est membre du personnel de la SNCB. On fait une exception en sa faveur et il faut faire de même au bénéfice des membres du comité de direction. Actuellement, ceux-ci doivent d'abord démissionner de leur fonction de membre du personnel de la SNCB pour pouvoir être membre du conseil d'administration. C'est illogique.

02.58 Isabelle Durant , ministre (*en français*): Si vous lisez attentivement l'article, dont la rédaction est très subtile, et notamment les exclusions qui y sont prévues, exclusions qui s'additionnent et dont certains sont exclus, on comprend que les membres du comité de direction peuvent être membres du personnel.

02.59 Jos Ansoms (CD&V): Cela n'y figure pas. L'article concerne réellement les membres du comité de direction : les différentes incompatibilités s'additionnent, avec au point 6 la suivante : "membre du personnel de la SNCB".

02.60 Le président : Si l'on en croit le texte, l'incompatibilité du point 6 s'applique uniquement aux administrateurs, à l'exclusion de l'administrateur délégué.

02.62 02.61 Isabelle Durant , ministre (*en français*) : Je répète que les membres du comité de direction pourront être membres du personnel. Certaines exclusions s'additionnent, si on lit bien le texte.

Le **président**: Des exclusions dont sont exclus certains !

Isabelle Durant , vice-première ministre (*en français*): Certes, mais cela ne s'applique pas aux membres du comité de direction, c'est sûr.

02.63 Jos Ansoms (CD&V): Les membres de la direction ont abouti aux mêmes conclusions que moi.

L'amendement n° 14 tend à appliquer la clé de répartition 60/40 pour la répartition des mandats au sein du conseil d'administration.

L'amendement n° 35 tend à éliminer la discrimination dont est victime l'administrateur délégué de la SNCB. Si on refuse de lui octroyer des émoluments supplémentaires, cela doit également valoir pour les administrateurs délégués

des autres entreprises publiques.

02.64 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Wij bespreken een wetsontwerp over de NMBS. Ons inziens is de bezoldiging behoorlijk. Ik zie niet in hoe we die maatregel zouden kunnen uitbreiden tot andere bedrijven.

02.64 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*): On examine un projet de loi sur la SNCB. Il nous semble que la rémunération est correcte. Je ne vois pas comment on pourrait étendre cette mesure à d'autres entreprises.

02.65 **Yves Leterme** (CD&V): Artikel 10 gaat over het automatisch vervallen van de mandaten in de raad van bestuur. De brief van minister Durant aan de negen bestuurders, waarvan het mandaat op 13 oktober verviel, leidde tot heel wat discussie. Daarin vroeg ze hun hun mandaat verder te zetten om de openbare dienstverlening niet in het gedrang te brengen in afwachting van de nieuwe invulling van mandaten. Kan de raad juridisch tegenstelbare beslissingen nemen over andere domeinen dan die van openbare dienstverlening? (*Leest de brief voor in het Frans*)

02.65 **Yves Leterme** (CD&V): L'article 10 a trait à l'arrivée à échéance automatique des mandats au conseil d'administration. La lettre de la ministre Durant aux neuf administrateurs dont le mandat est arrivé à échéance le 13 octobre a suscité une vive controverse. Dans ce courrier, la ministre leur a demandé de continuer à remplir leur mandat pour ne pas nuire au bon fonctionnement du service public, et cela en attendant la nomination des nouveaux mandataires. Le conseil pourra-t-il prendre des décisions juridiquement opposables dans d'autres domaines que celui du service public? (*M. Leterme donne lecture de la lettre en français*)

De minister verwijst naar de cassatierechtspraak over de continuïteit van de openbare dienst. Hoe ziet de minister de bevoegdheid van de bestuurders van wie het mandaat op 13 oktober is vervallen, wat bij voorbeeld goederenvervoer of internationaal reizigersvervoer betreft, die niet onder de openbare dienst vallen?

La ministre se réfère à la jurisprudence de la cour de cassation concernant la continuité du service public. Quelle est, selon Mme Durant, la portée de la compétence des administrateurs dont le mandat est arrivé à échéance le 13 octobre, par exemple en matière de transport de marchandises ou de transport international de voyageurs, secteurs ne relevant pas du service public ?

02.66 Vice-eerste minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik heb de heer Damar inderdaad een brief gestuurd, net als de overige bestuurders die daarom hebben gevraagd trouwens. Daarin heb ik het argument van de continuïteit van de openbare dienstverlening aangevoerd, mij daarbij beroepend op de jurisprudentie van het Hof van Cassatie. Volgens de theorie van het mandaat geldt die continuïteit ook voor het handelsrecht en de privé-bedrijven.

02.66 **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*): J'ai effectivement adressé ce courrier à M. Damar ainsi qu'à chaque administrateur qui l'a demandé. J'ai effectivement argué de la continuité du service public en me basant sur la jurisprudence de la Cour de cassation. Or, dans le cadre de la théorie du mandat, cette continuité s'applique aussi au droit commercial et aux sociétés privées.

02.67 **Yves Leterme** (CD&V): De mandaattheorie baseert zich op heel andere gevallen om een einde te stellen aan de mandaten dan de wil van de hoofdaandeelhouder.

02.67 **Yves Leterme** (CD&V): Pour ce qui est de mettre fin à un mandat, la théorie du mandat se fonde sur des éléments autres que la seule volonté de l'actionnaire principal.

02.68 **Jos Ansoms** (CD&V): Amendement nr. 305 op artikel 12 kwam er op verzoek van de heer Eerdeken. Dit amendement strekt ertoe de wet maar in werking te laten treden eens het samenwerkingsakkoord in alle andere parlementen is goedgekeurd.

02.68 **Jos Ansoms** (CD&V): L'amendement n° 305 à l'article 12 a été déposé à la demande de M. Eerdeken. Il tend à subordonner l'entrée en vigueur de la loi à l'adoption, par tous les autres parlements, de l'accord de coopération.

02.69 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik dank u dat u de gedachtegang van de heer Eerdeken in amendementen heeft willen gieten.

02.69 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Je vous remercie d'avoir traduit la pensée de M. Eerdeken en amendements.

Ik heb evenwel een wetgevingstechnisch bezwaar: wij staan er namelijk op dat onze teksten zo "goed" mogelijk opgesteld zijn.

J'ai une objection d'ordre légistique, car nous tenons à ce que nos textes soient aussi « bons » que possible.

02.70 **Jean Depreter** (PS): Vanuit de PSC komt een voorstel met dezelfde teneur, wat de verwarring alleen maar groter maakt, maar ik sluit mij aan bij de argumentatie van de minister.

02.70 **Jean Depreter** (PS): Nous constatons la même proposition du côté du PSC, ce qui ajoute à la confusion. Mais je me rallie à l'argumentation de la ministre.

De stemming over de amendementen en artikelen 3, 6, 7, 8, 9 en 12 wordt aangehouden.

Le vote sur les amendements et les articles 3, 6, 7, 8, 9 et 12 est réservé.

De artikelen 1, 2, 4, 5, 10 en 11 worden artikel per artikel aangenomen.

Les articles 1, 2, 4, 5, 10 et 11 sont adoptés article par article.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over de aangehouden amendementen en artikelen en over het geheel zal later plaatsvinden.

La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et les articles réservés ainsi que sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De vergadering wordt gesloten om 00.25 uur. Volgende vergadering om 14.15 uur.

La séance est levée à 00.25 heures. Prochaine séance à 14.15 heures.