



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

woensdag

31-10-2001

10:00 uur

mercredi

31-10-2001

10:00 heures

INHOUD

SOMMAIRE

Berichten van verhindering	1	Excusés	1
Goedkeuring van de agenda	1	Adoption de l'agenda	1
<i>Sprekers:</i>		<i>Orateurs:</i>	
WETSONTWERP	2	PROJET DE LOI	2
Wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS (1463/1 tot 4)	2	Projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB (1463/1 à 4)	2
<i>Algemene bespreking</i>	2	<i>Discussion générale</i>	2
<i>Sprekers: Jean Depreter, rapporteur, Jos Ansoms, Jef Tavernier, Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Fred Erdman, Lode Vanoost, André Smets, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Jan Mortelmans, Geert Bourgeois</i>		<i>Orateurs: Jean Depreter, rapporteur, Jos Ansoms, Jef Tavernier, Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, Fred Erdman, Lode Vanoost, André Smets, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Jan Mortelmans, Geert Bourgeois</i>	
<i>Bespreking van de artikelen</i>	17	<i>Discussion des articles</i>	17

PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 31 OKTOBER 2001

10:00 uur

SEANCE PLENIERE

du

MERCREDI 31 OCTOBRE 2001

10:00 heures

De vergadering wordt geopend om 10.06 uur door de heer Herman De Croo, voorzitter.

De vergadering is geopend.

Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

Berichten van verhindering

Gezondheidsredenen: François Bellot, Corinne Parmentier en Daniel Féret

Familieaangelegenheden: Raymond Langendries, Joëlle Milquet, Joos Wauters, Roger Bouteica en Francis Van den Eynde

Familierouw: Luc Goutry

Met zending buitenslands: Jean-Jacques Viseur en Jean-Pierre Grafé

Danny Pieters: Trilatérale Conferentie Georgië, Armenië en Afghanistan.

Federale regering:

Louis Michel, vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken: Centraal Azië

Marc Verwilghen, minister van Justitie: buitenslands Annemie Neyts-Uyttebroeck, minister toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken, belast met Landbouw: Polen

Eddy Boutmans, staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking: Soedan

01 Goedkeuring van de agenda

Wij moeten ons thans uitspreken over de ontwerp-agenda die de Conferentie van voorzitters u voorstelt.

Geen bezwaar? (Nee) Het voorstel is aangenomen.

La séance est ouverte à 10.06 heures par M. Herman De Croo, président.

La séance est ouverte.

Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Raisons de santé: François Bellot, Corinne Parmentier et Daniel Féret

Raisons familiales: Raymond Langendries, Joëlle Milquet, Joos Wauters, Roger Bouteica et Francis Van den Eynde

Deuil familial: Luc Goutry

En mission à l'étranger: Jean-Jacques Viseur et Jean-Pierre Grafé

Danny Pieters: Conférence trilatérale Géorgie, Arménie et Afghanistan.

Gouvernement fédéral:

Louis Michel, vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères: Asie centrale

Marc Verwilghen, ministre de la Justice: à l'étranger Annemie Neyts-Uyttebroeck, ministre adjointe au ministre des Affaires étrangères, chargée de l'Agriculture: Pologne

Eddy Boutmans, secrétaire d'Etat à la Coopération au développement: Soudan

01 Adoption de l'agenda

Nous devons nous prononcer sur le projet d'ordre du jour que vous propose la Conférence des présidents.

Pas d'observation? (Non) La proposition est adoptée.

01.01 De voorzitter : Vermits de regering afwezig is, schors ik de vergadering.

De vergadering is geschorst.

De vergadering wordt geschorst om 10.07 uur.

De vergadering wordt hervat om 10.15 uur.

Wetsontwerp

02 Wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS (1463/1 tot 4)

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

02.01 Jean Depreter, rapporteur: Tijdens de vergadering van 25 oktober aanhoorde de commissie in de eerste plaats het betoog van de minister. Deze laatste beklemtoonde dat het NMBS-voorstel met betrekking tot het tienjarenplan volkomen overeenstemt met de strategische opties van de regering. Zij onderstreepte zowel het eenheidskarakter als de federale dimensie van de NMBS, en wees erop dat de verdere ontwikkeling van het bedrijf een nauwe samenwerking met de Gewesten vergt, vandaar het belang van de samenwerkingsakkoorden.

De minister lichtte tevens een aantal specifieke elementen toe, zoals de prefinancierings- en de cofinancieringsmechanismen (rekening houdend met het beperken van de vastgelegde bedragen en de verdeelsleutel 60/40), het spoedeisend karakter van de uit te voeren werken vanuit veiligheidsoverwegingen, de staatssteun ten belope van 453 miljard (of 2/3 van de behoeften); de procentuele vermindering van de NMBS-participatie met eigen middelen, de haalbaarheid van een alternatieve financiering van 97 miljard, de wijze waarop de financiële middelen worden aangewend, de te verbeteren kwaliteit van de dienstverlening en het tijdschema betreffende de hogesnelheidstrein en het GEN.

De heer Grafé verwees naar de gecoördineerde wetten betreffende de Raad van State. Hij stipte aan dat, aangezien het wetsontwerp de bevoegdheid van het Gewest overschrijdt, de regering dit ontwerp naar het overlegcomité dient te verzenden. De heer Grafé stelt voor dat de Kamer daar zelf voor zou zorgen anders zal het ontwerp door het Arbitragehof nietig worden verklaard.

01.01 Le président : Le gouvernement étant absent, je suspends la séance.

La séance est suspendue.

La séance est suspendue à 10.07 heures.

La séance est reprise à 10.15 heures.

Projet de loi

02 Projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB (1463/1 à 4)

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

02.01 Jean Depreter, rapporteur: Lors de sa réunion du 25 octobre, la commission a d'abord entendu l'exposé de la ministre. Celle-ci a souligné que la proposition de la SNCB, pour ce qui est du plan décennal, répond aux options stratégiques du gouvernement. Elle a également insisté sur l'unicité et le caractère fédéral de la SNCB, tout en indiquant que le développement de l'entreprise requiert une coopération avec les Régions, d'où l'utilité des accords de coopération.

La ministre a également explicité certains éléments spécifiques: les mécanismes de pré-financement et de cofinancement (tenant compte de la limitation des montants engagés et de la clé 60/40), l'urgence des travaux visant à assurer la sécurité, l'intervention de 453 milliards de l'Etat (soit deux tiers des besoins), la diminution (en pourcentage) de la participation de la SNCB sur fonds propres, la faisabilité d'un financement alternatif de 97 milliards, l'affectation des moyens financiers, l'amélioration de la qualité du service et le calendrier relatif au TGV et au RER.

M. Grafé s'est référé aux lois coordonnées sur le Conseil d'Etat. Celui-ci a indiqué que, étant donné que le projet de loi excède la compétence de la Région, le gouvernement doit renvoyer ce projet au Comité de concertation. M. Grafé propose donc que la Chambre procède elle-même à ce renvoi. Sans cela, le projet ne pourra être qu'annulé par la Cour d'arbitrage.

De spreker betreurde tevens de laattijdige versturing van de uitnodiging en de documenten. Hij zei te vrezen voor een vermenging van bevoegdheden, met inbegrip van deze op het gebied van de sociale zekerheid.

Ten slotte bestempelt de heer Grafé de gelijktijdigheid tussen beide ontwerpen als boerenbedrog. Verzet van Franstalige zijde dringt zich zonder meer op, anders zal het rijkste Gewest druk uitoefenen en zal de sociale zekerheid uiteenvallen.

Mevrouw Durant herinnert eraan dat er volgens de regering geen enkel bevoegdheidsprobleem rijst.

De heer Langendries schaaft zich achter de argumentatie van de heer Grafé. Hij preciseert echter dat, aangezien het advies van de Raad van State was ingediend, het de regering niet toekwam te oordelen of het al dan niet aangewezen was het ontwerp naar het "Overlegcomité" te verzenden, wat de minister betwist.

De heer Ansoms neemt de argumentatie in verband met de Raad van State over, maar wacht op het tweede advies. Hij klaagt de stuntelige aanpak van de regering aan, net als de gebrekkige voorbereiding en het feit dat de financiering een lege doos is. Hij verwijst naar de resolutie van het Vlaams Parlement, dat nooit met het investeringsplan zal instemmen. Hij stelt tevens dat de middelen ten gevolge van de terugval van de economische groei zullen ontbreken. De heer Ansoms verwerpt tenslotte de 60/40-verdeelsleutel.

De heer Smets wijst op het gevaar van een destabilisering van de NMBS, alsook op het financieel risico gelet op de hoge schuldenlast en de alternatieve financiering en op het risico van een regionalisering van de NMBS. Tot besluit wijst hij op het probleem van de slecht of niet-geprogrammeerde werken in Wallonië, alsook op de ideologische tegenstellingen in de regering.

Mevrouw Brepoels vindt dat slechts heel weinig oplossingen voor de toekomst worden aangereikt. Het advies van de Raad van State treedt haar argumenten bij.

Volgens haar is het absoluut noodzakelijk om af te stappen van de 60/40-verdeelsleutel of om de regionalisering verder door te drijven, wat het samenwerkingsakkoord evenwel belet. Zij onderstreept dat er te weinig financiële middelen worden uitgetrokken, dat het Vlaams Parlement nooit zijn instemming zal geven en dat in het investeringsplan geen oplossing voor Limburg wordt aangereikt.

L'orateur a également déploré la distribution des documents et les convocations tardives. En outre, il a dit qu'il craignait les confusions des compétences, également dans le domaine de la sécurité sociale. Enfin, pour M. Grafé, la simultanéité entre les deux projets est un leurre. Une résistance francophone est nécessaire. Sans elle, la Région la plus riche fera pression et la sécurité sociale se disloquera.

Mme Durant a rappelé que, pour le gouvernement, aucun problème de compétence ne se pose.

M. Langendries a soutenu l'argumentation de M. Grafé. Cependant, il a précisé que, l'avis du Conseil d'Etat étant déposé, il n'appartenait pas au gouvernement de juger de l'opportunité de renvoyer le projet au Comité de concertation, ce que conteste la ministre.

M. Ansoms a repris l'argumentation à propos du Conseil d'Etat mais il attend le second avis. Il dénonce les maladresses du gouvernement, la coquille vide du financement, le manque de préparation; il évoque la résolution du Parlement flamand, qui ne donnera pas son assentiment. Par ailleurs, il relève que les moyens manqueront en raison du ralentissement de la croissance. De plus, M. Ansoms n'admet pas la clef 60/40.

M. Smets évoque le risque de déstabilisation de la SNCB, le risque financier en raison du niveau d'endettement et du financement alternatif et le risque de régionalisation de la SNCB. En conclusion, il soulève la question des travaux mal ou non programmés en Wallonie et celle de l'antagonisme idéologique au sein du gouvernement.

Mme Brepoels dénonce le peu de solutions d'avenir. L'avis du Conseil d'Etat rejoint son argumentation.

Elle estime indispensable de supprimer la clef 60/40 ou de régionaliser davantage, ce à quoi l'accord de coopération fait obstacle. Elle souligne le manque de moyens financiers, le fait que le Parlement flamand ne donnera pas son assentiment et l'absence de solution pour le Limbourg dans le plan d'investissement.

De heer Philtjens verwijst naar de mogelijkheden die door het Euregio Fonds worden geboden.

M. Philtjens évoque les possibilités offertes par le Fonds Euregio .

De heer Mortelmans wijst op de relevantie van het advies van de Raad van State en besluit dat een herziening van het akkoord noodzakelijk is. Hij eist een opsplitsing van de NMBS. Hij verwacht een gunstige stemming in het Vlaams Parlement. Hij heeft het eveneens over de 60/40-verdeelsleutel en over het probleem van de Antwerpse haven. Hij vindt tevens dat Vlaanderen wordt benadeeld.

M. Mortelmans met en évidence la pertinence de l'avis du Conseil d'Etat et conclut à la nécessité de revoir cet accord. Il réclame la scission de la SNCB. Il prévoit, lui, un vote positif au Parlement flamand. Il évoque également la clef 60/40 et la problématique du port d'Anvers. Il estime que la Flandre est lésée.

De minister stelt in verband met het investeringsplan dat de Gewesten keuzes hebben gemaakt, dat de 60/40-verdeelsleutel de minst slechte regeling is en dat halfweg het volgende tienjarenplan een mobiliteitsstudie zal worden uitgevoerd. Zij wijst erop dat het samenwerkingsakkoord niet meer ter discussie wordt gesteld. Wat de schuld betreft, dringt zij erop aan dat rekening wordt gehouden met de historische dimensie ervan alsook met de bijkomende ontvangsten.

La ministre conclut, à propos du plan d'investissement, que les Régions ont fait des choix, que la clef 60/40 est le moins mauvais système et qu'une étude de mobilité se fera à mi-parcours. Elle relève que l'accord de coopération n'est plus remis en question. A propos de la dette, elle insiste sur la nécessité de prendre en compte sa dimension historique ainsi que les recettes supplémentaires.

Inzake alternatieve financiering concludeert de minister dat de NMBS duidelijkheid zal moeten scheppen.

A propos du financement alternatif, elle conclut que la SNCB devra clarifier les choses.

De heer Ansoms wijst erop dat elke verhoging van het exploitatieniveau tot een verhoging van de exploitatieverliezen zal leiden. Hij is van oordeel dat de NMBS op een failliet afstevent.

M. Ansoms signale que toute hausse du niveau d'exploitation entraîne une augmentation des pertes d'exploitation. Il estime que la SNCB va droit à la faillite.

De heer Smets veroordeelt de verwarring tussen voornemens en budgettaire verwachtingen.

M. Smets dénonce la confusion entre les intentions et les estimations budgétaires.

De commissie heeft op 30 oktober 2001 het advies van de Raad van State betreffende het amendement nr. 2 van de heer Tant onderzocht. De Raad van State maakt ernstig voorbehoud bij dit amendement. De bespreking aangaande het samenwerkingsakkoord wordt hervat.

Le 30 octobre 2001, la commission a examiné l'avis du Conseil d'Etat relatif à l'amendement n° 2 de M. Tant. Le Conseil d'Etat a remis un avis très réservé. La discussion reprend à propos de l'accord de coopération.

De heer Ansoms onderstreept terzake het negatieve advies van de Raad van State. Hij herinnert eraan dat de PS een plan ondersteunt dat negatief uitvalt voor Vlaanderen. Hij wijst erop dat een omwonende morgen beroep kan aantekenen bij het Arbitragehof.

M. Ansoms souligne à ce sujet l'avis négatif du Conseil d'Etat. Il rappelle que le PS soutient un plan défavorable à la Flandre. Il signale que, demain, un riverain peut introduire un recours à la Cour d'arbitrage.

De heer Smets ontwaart een vlucht naar voren en beklemtoont de juridische onzekerheid.

M. Smets parle de fuite en avant et d'insécurité juridique.

Mevrouw Brepoels heeft het over de koppigheid en een akkoord waarbij Vlaanderen het onderspit delft. Zij refereert naar de verantwoordelijkheid van het Vlaams Parlement.

Mme Brepoels parle d'entêtement, d'accord désavantageux pour la Flandre. Elle évoque la responsabilité du Parlement flamand.

Mevrouw Cahay betreurt de negatieve teneur van het debat.

Mme Cahay déplore la teneur négative du débat.

Mevrouw de minister haalt het advies aan van de Raad van State, die van oordeel is dat het amendement nr. 2 nutteloos en onvoldoende gerechtvaardigd is.

La ministre évoque l'avis du Conseil d'Etat qui estime l'amendement n° 2 inutile et insuffisamment justifié.

De heer Ansoms vraagt opnieuw of de Ministerraad over het eerste advies van de Raad van State heeft beraadslaagd en of het ontwerp de Europese Commissie ter kennis werd gebracht.

M. Ansoms demande à nouveau si le Conseil des ministres a délibéré à propos du premier avis du Conseil d'Etat et si le projet a été notifié à la Commission européenne.

De minister antwoordt dat het federale investeringsplan niet aan de Commissie dient te worden voorgelegd. Zij vermeldt dat overleg met de Gewesten noodzakelijk is.

La ministre répond que le plan fédéral d'investissement ne doit pas être soumis à la commission. Elle évoque la nécessité de concertation avec les Régions.

Uiteindelijk wordt amendement nr. 2 verworpen. Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5. (*Applaus*)

En conclusion, l'amendement n° 2 est rejeté. L'ensemble du projet est adopté par 10 voix contre 5. (*Applaudissements sur tous les bancs*)

02.02 Jos Ansoms (CD&V): De meerderheid drong erop aan dit wetsontwerp vandaag, tijdens het reces, te bespreken. Wij wilden het eerste NMBS-ontwerp goedkeuren en niet afwijken van de oorspronkelijke agenda. De heer Eerdekens eiste echter dat het aan dit tweede ontwerp over het samenwerkingsakkoord gekoppeld werd. Het zijn dus geenszins oppositiemanoeuvres die aan de basis liggen van de huidige gang van zaken.

02.02 Jos Ansoms (CD&V): La majorité a insisté pour que ce projet soit examiné aujourd'hui, pendant le congé. Nous voulions adopter le premier projet pour la SNCB sans nous écarter de l'ordre du jour initial. Néanmoins, M. Eerdekens a exigé que le deuxième projet, relatif à l'accord de coopération, soit associé à ce projet. L'état actuel des choses n'est donc aucunement imputable à des manœuvres de l'opposition.

02.03 Jef Tavernier (AGALEV-ECOLO): De heer Tant diende bij een amendement vorige week een vraag om spoedadvies van de Raad van State in, een vraag die hij met klem verdedigde. Is hij op de hoogte van dat advies?

02.03 Jef Tavernier (AGALEV-ECOLO): La semaine dernière, M. Tant a, par la voie d'un amendement, introduit une demande d'avis d'urgence au Conseil d'Etat, qu'il a défendue énergiquement. A-t-il pris connaissance de cet avis ?

02.04 Jos Ansoms (CD&V): Vanmiddag kan de heer Tant daar uitgebreid op antwoorden, indien de heer Tavernier dat wenst.

02.04 Jos Ansoms (CD&V): Cet après-midi, M. Tant pourra s'exprimer en détail à ce sujet, si M. Tavernier le souhaite.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Het verheugt me dat de heer Tavernier het advies van de Raad van State bij het amendement heeft gelezen. Dat was niet het geval voor het omstandig advies bij het ontwerp zelf. Daar gingen de meerderheidscommissarissen heel licht overheen.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Je me réjouis de constater que M. Tavernier a pris soin de lire l'avis rendu par le Conseil d'Etat au sujet de cet amendement. Il en avait été autrement pour l'avis circonstancié concernant le projet en soi. Les membres de la commission appartenant à la majorité n'avaient pas jugé bon d'approfondir la question.

02.06 Jos Ansoms (CD&V): De ware reden voor onze aanwezigheid vandaag is dat de regeringsleider, Guy Verhofstadt, deze tweekoppige draak zo snel mogelijk wilde laten goedkeuren, zo mogelijk nog vorige week 's nachts.

02.06 Jos Ansoms (CD&V): La véritable raison de notre présence aujourd'hui dans cet hémicycle est que le premier ministre Guy Verhofstadt souhaitait faire adopter ce monstre bicéphale au plus vite, si possible même la semaine dernière encore pendant la nuit.

Dit investeringsplan zal een bestuurlijke chaos aanrichten, leiden tot een financiële catastrofe bij de NMBS en haar werknemers en bovendien is het Vlaams-vijandig op het vlak van de mobiliteit.

Om te beginnen de bestuurlijke chaos. De commissie Infrastructuur vergaderde vorige week woensdag na de vraag van de minister om vlug-vlug het ontwerpssamenwerkingsakkoord goed te keuren. Als verantwoordelijke oppositie drongen wij terecht op een grondige bespreking aan.

Dit wetsontwerp moest worden aangemeld bij de Europese Commissie, overeenkomstig de Europese richtlijnen 62403 en 73403. Het samenwerkingsakkoord kan immers gevolgen hebben voor het Europees transportbeleid. De CD&V heeft dan ook gedaan wat de minister had moeten doen: wij hebben het ontwerp aangemeld bij de bevoegde Europese commissaris. Overigens heeft de minister pas op 13 augustus het eerste ontwerp over de NMBS aangemeld, zodat een negatief advies van de Europese commissie nog steeds mogelijk is.

De Ministerraad heeft zich niet gebogen over het ronduit vernietigende advies van de Raad van State bij het ontwerp. Het samenwerkingsakkoord kan de deelstaten niet machtigen werken te pre- of cofinancieren, omdat de financiering van de NMBS een federale bevoegdheid is. Het akkoord moet dus worden herzien. Het advies is onderbouwd door vroegere adviezen en door arresten van het Arbitragehof. Toch wordt het ontwerp ongewijzigd voorgelegd aan het Parlement.

Dit akkoord, dat door de Vlaamse excellenties Dewael en Van Mechelen voorgesteld wordt als een Vlaamse overwinning, is in de realiteit een Vlaamse nederlaag. Vlaanderen betaalt drie keer: door de 60/40-verdeelsleutel, door de prefinanciering van Vlaamse projecten en door de financiering van nationale projecten.

De prefinanciering wordt door de Raad van State onderuit gehaald. De tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven zal heel wat burgers treffen, die een procedure voor het Arbitragehof zullen starten tegen Vlaanderen. Zij zullen die procedure winnen, gezien het negatief advies van de Raad van State.

Bovendien blijft de 60/40-verdeelsleutel tot 2012 vergrendeld, waardoor heel wat Vlaamse NMBS-projecten zullen sneuvelen. Ik noem slechts de bocht rond Leuven en de ontdubbelde lijn Brugge-Gent. De CD&V zal daarom zelf een prejudiciële

Ce plan d'investissement générera le chaos administratif et entraînera une catastrophe financière pour la SNCB et ses travailleurs. En outre, ce plan porte préjudice à la Flandre en matière de mobilité.

Je commencerai par le chaos administratif. La commission de l'Infrastructure s'est réunie mercredi dernier après que la ministre avait demandé d'adopter à la hâte le projet d'accord de coopération. En tant que membres de l'opposition responsables, nous avons insisté à juste titre pour qu'une discussion approfondie soit organisée à ce sujet.

Conformément aux directives européennes 62403 et 73403, la Commission européenne devait être informée du projet de loi. L'accord de coopération peut en effet entraîner des conséquences en matière de politique européenne de transport. Le CD&V a donc fait ce que la ministre aurait dû faire : nous avons informé le Commissaire européen compétent de l'existence de ce projet de loi alors que la ministre ne l'a fait que le 13 août. Dès lors, la Commission européenne peut encore rendre un avis négatif.

Le Conseil des ministres ne s'est pas penché sur l'avis accablant du Conseil d'Etat concernant le projet. L'accord de coopération ne peut habiliter les entités fédérées à préfinancer ou à cofinancer des travaux, étant entendu que le financement de la SNCB ressortit à la compétence fédérale. Il faut donc revoir l'accord. Des avis antérieurs et des arrêts de la Cour d'arbitrage viennent étayer le présent avis. C'est toutefois une version inchangée du projet qui est présentée au Parlement.

Cet accord, que Leurs Excellences Dewael et Van Mechelen présentent comme une victoire flamande, est en réalité une défaite pour la Flandre. Par trois fois, c'est la Flandre qui paie : dans le cadre de la clé de répartition 60/40, du préfinancement des projets flamands et du financement des projets nationaux.

Le Conseil d'Etat a voué le préfinancement aux gémonies. L'accès à deux voies au port d'Anvers va incommoder de nombreux citoyens, lesquels entameront une procédure contre la Flandre devant la Cour d'arbitrage. Ils sortiront vainqueurs de cette procédure, étant donné l'avis négatif du Conseil d'Etat.

En outre, la clé de répartition 60/40 demeure immuable jusqu'en 2012, ce qui sera fatal à bon nombre de projets flamands pour la SNCB. Citons notamment la boucle autour de Louvain et le dédoublement de la ligne Bruges-Gand. C'est

vraag stellen aan het Arbitragehof: kunnen de Gewesten in deze pre- of co-financieren?

Dit investeringsplan betekent voorts een financiële catastrofe voor de NMBS, haar werknemers en gebruikers. De NMBS zou 687 miljard extra krijgen tegen 2012. In deze regeringsperiode komt er echter slechts 3,7 miljard extra bij, terwijl vorige regeringen erin slaagden de NMBS 25 en 35 miljard extra te geven, dit in tijden van convergentie aan de Maastricht-norm. Met 480 miljard extra ontvangsten slaagt deze regering er in de NMBS slechts 3,7 miljard extra te geven. De regering zal trouwens slechts voor 440 van de 687 miljard zorgen, de NMBS moet voor de rest zorgen. De NMBS stevent dan ook regelrecht op een faillissement af. Dat is schandalig in een periode van hoogconjunctuur en met een Ecolo-verkeersminister!

Dit investeringsplan is ook ronduit Vlaams-vijandig. Tot 2012 blijft de 60/40-verdeelsleutel overeind. De verkeerscongestie is jammer genoeg vooral een Vlaamse aangelegenheid en de investeringen zijn dan ook vooral noodzakelijk in de Vlaamse ruit Gent-Antwerpen-Leuven-Brussel. De investeringsnood in Vlaanderen zal worden gecompenseerd door overbodige investeringen in nieuwe lijnen in Wallonië.

De 60/40-sleutel was zogenaamd de minst slechte verdeelsleutel, maar hij heeft wel tot gevolg dat in Wallonië luxeprojecten moeten worden gezocht om Vlaanderen de kans te geven essentiële investeringen te verrichten.

Vlaanderen betaalt drie keer voor de NMBS en krijgt niet eens de investeringen waarop het economisch gezien recht heeft. Vlaanderen mag van de Raad van State niet prefinancieren. De 60/40-verdeelsleutel moet behouden blijven. Vlaanderen kan overigens niet prefinancieren omdat Wallonië dat anders ook moet doen. Wallonië heeft daar geen nood aan en zwemt nu al in het NMBS-geld. Of moet Vlaanderen dan een vierde keer betalen en de prefinanciering ook voor Wallonië bekostigen. Ik begrijp niet dat dit ontwerp door de Vlamingen in de meerderheid zal worden goedgekeurd.

02.07 Fred Erdman (SP.A): De heer Ansoms deed gisteren in commissie al een beroep op de

pourquoi le CD&V lui-même va poser une question préjudicielle à la Cour d'arbitrage: les Régions peuvent-elles préfinancer ou cofinancer ces projets ?

Ce plan d'investissement constitue par ailleurs une catastrophe financière pour la SNCB, ses collaborateurs et les usagers. D'ici à 2012, la SNCB devrait recevoir 687 milliards supplémentaires. Au cours de cette législature, 3,7 milliards supplémentaires seulement sont cependant prévus, alors que les gouvernements précédents sont parvenus à lui octroyer 25 et 35 milliards supplémentaires et cela en période de convergence avec la norme de Maastricht. Avec 480 milliards de recettes supplémentaires, ce gouvernement ne parvient à octroyer que 3,7 milliards de plus à la SNCB. Le gouvernement ne fournira d'ailleurs que 440 des 687 milliards, à charge pour la SNCB de trouver le reste. La SNCB court donc droit à la faillite. C'est scandaleux dans une période de haute conjoncture et avec une ministre Ecolo !

En outre, ce plan d'investissement est carrément hostile aux Flamands. La clé de répartition 60/40 est maintenue jusqu'en 2012. Malheureusement, les embouteillages sont surtout un problème flamand et les investissements sont dès lors surtout nécessaires dans la région flamande de Gand-Anvers-Louvain-Bruxelles. Les besoins d'investissements en Flandre seront compensés par des investissements superflus dans de nouvelles lignes en Wallonie.

La clé de répartition 60/40 était prétendument celle qui posait le moins de problèmes mais elle a rapidement eu pour effet que la Wallonie doit partir à la recherche de projets "de luxe" pour permettre à la Flandre de réaliser des investissements essentiels pour elle.

Alors que la SNCB coûte trois fois moins cher à la Wallonie qu'à la Flandre, celle-ci n'obtient même pas les investissements auxquels elle a droit sur le plan économique. Le Conseil d'Etat ne l'autorise pas à recourir à la technique du préfinancement. La clé de répartition 60/40 doit être respectée. De plus, si la Flandre se voit interdire de procéder à des préfinancements, c'est parce que, dans le cas contraire, la Wallonie devrait également avoir recours à cette technique, ce dont elle n'a nullement besoin, étant déjà noyée sous l'argent de la SNCB. A moins que la Flandre ne soit contrainte de payer une quatrième fois et de payer également la facture du préfinancement pour la Wallonie? Je ne comprends pas que le projet à l'examen puisse emporter l'adhésion des Flamands de la majorité.

02.07 Fred Erdman (SP.A): M. Ansoms a déjà évoqué hier en commission la législation sur le

wetgeving op de Raad van State, wat mijn nieuwsgierigheid prikkelde. Ik heb dat eerste advies op het ontwerp er dan ook nog eens op nageplozen. In punt 7 op pagina 17 zegt de Raad van State dat prefinanciering enkel aanvaardbaar is voor werken die kaderen binnen de gewestelijke bevoegdheden. De Raad van State is dus helemaal niet zo categoriek als de heer Ansoms beweert.

02.08 Jos Ansoms (CD&V): U moet het hele advies lezen, niet één zin uit zijn context halen.

02.09 Fred Erdman (SP.A): De Raad van State vermeldt in zijn advies dat de Gewesten noch de bevoegdheden, noch de financiële verplichtingen van de federale overheid kunnen overnemen. Er wordt wel een mogelijkheid gecreëerd waarbij de Gewesten middelen kunnen aanwenden in zoverre de investeringen onder de gewestelijke bevoegdheden vallen. Alleen binnen die gewestelijke bevoegdheid kunnen de Gewesten de financiële last dragen: bijvoorbeeld wegen of parkeerterreinen in de buurt van stations.

02.10 Jos Ansoms (CD&V): U kunt mij niet overtuigen. In artikel 15 worden de "grote spoorweginvesteringen" een federale bevoegdheid genoemd. De financiering door de Gewesten wettigt de gewestelijke bevoegdheden niet en de Gewesten kunnen de investeringsplannen niet wijzigen.

02.11 Fred Erdman (SP.A): Ik probeer u niet te overtuigen. Maar wat u voorleest is punt 6 van het advies, mijn citaat komt uit punt 7. U moet alles in zijn samenhang lezen.

02.13 02.12 Jos Ansoms (CD&V): En dan komt punt 8, waar de Raad van State zegt dat het samenwerkingsakkoord moet worden herzien.

Fred Erdman (SP.A): En dan komt het Parlement, dat niet over punten uit een advies stemt, maar over een wetsontwerp op onze agenda.

02.14 Jos Ansoms (CD&V): Ik keer nog even terug op een punt uit het eerste wetsontwerp, dat het Vlaams-vijandig karakter nog versterkt: de gedelegeerd bestuurder, de volgende wordt een Vlaming, krijgt er een Franstalige waakhond bij die alles mee moet ondertekenen.

02.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Niemand heeft baat bij wederzijds wantrouwen.

02.16 Jos Ansoms (CD&V): De heer Vanoost weet toch dat die Franstalige adjunct een PS-eis

Conseil d'Etat, ce qui a aiguisé ma curiosité. J'ai par conséquent réexaminé le premier avis du Conseil d'Etat sur le projet. Au point 7 de la page 17, le Conseil d'Etat dit que le préfinancement n'est acceptable que pour les travaux entrant dans le cadre des compétences régionales. Le Conseil d'Etat n'est donc pas du tout aussi catégorique que M. Ansoms veut bien l'affirmer.

02.08 Jos Ansoms (CD&V): Vous devez lire la totalité de l'avis et non isoler une phrase de son contexte.

02.09 Fred Erdman (SP.A): Le Conseil d'Etat indique dans son avis que les Régions ne peuvent assumer ni les compétences ni les obligations financières de l'Etat fédéral. On rend possible l'utilisation de moyens par les Régions pour autant que l'investissement porte sur des compétences régionales. Les Régions ne peuvent supporter le coût financier que dans le cadre des compétences régionales : par exemple les routes ou les parkings aux abords des gares.

02.10 Jos Ansoms (CD&V): Vous ne me convaincrez pas. A l'article 15, les «grands investissements ferroviaires» sont considérés comme une compétence fédérale. Le financement par les Régions ne justifie pas les compétences régionales et les Régions ne peuvent pas modifier les plans d'investissement.

02.11 Fred Erdman (SP.A): Je ne cherche pas à vous convaincre. Mais ce que vous lisez est le point 6 de l'avis, alors que ma citation est extraite du point 7. Il faut lire tout dans son contexte.

02.13 02.12 Jos Ansoms (CD&V): Ensuite, il y a le point 8 où le Conseil d'Etat dit que l'accord de coopération doit être revu.

Fred Erdman (SP.A): Le Parlement ne vote pas sur des points d'un avis mais sur un projet de loi à notre ordre du jour.

02.14 Jos Ansoms (CD&V): Je reviens une fois encore sur un des points du premier projet de loi qui en renforce encore davantage le caractère anti-flamand : l'administrateur délégué, le suivant sera un Flamand, s'y voit adjuger un chaperon francophone chargé de cosigner chaque décision.

02.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Personne n'a à gagner d'une méfiance réciproque.

02.16 Jos Ansoms (CD&V): M. Vanoost n'ignore pas que cet adjoint francophone est une

was! Van de eisen van het Vlaams Gewest werd er geen enkele ingewilligd.

Na twee jaar is er dus geen akkoord dat de NMBS reële kansen geeft en een oplossing biedt aan het, vooral Vlaamse, mobiliteitsvraagstuk, men maakte er alleen een allegaartje van. Wij bestrijden deze ontwerpen dan ook met alle kracht en hopen dat de Senaat alsnog zal verhinderen dat ze wet worden. *(Applaus bij CD&V)*

02.17 André Smets (PSC): Er worden ons nu al twee jaar lang wetsontwerpen beloofd. Er werd lang op gewacht omdat mevrouw de minister ten onrechte de structuren belangrijker achtte dan het voortbestaan van de spoorwegen.

Het Vlaams Economisch Verbond wees op de rechtsonzekerheid die bepaalde investeringen bij de NMBS kenmerkt. Het VEV meent dat het samenwerkingsakkoord onwerkbaar zal zijn. De rechtszekerheid van de teksten die eventueel door de Raad van State of door het Arbitragehof zullen worden vernietigd, is twijfelachtig. Hoe kan in dergelijke omstandigheden worden voortgewerkt? Waarom werd geen voorafgaand advies gevraagd? Wij blijven dat advies vragen. Zolang er geen zekerheid bestaat, heerst onzekerheid! Ik betreur tevens dat de werken aan het Deurganckdok op de linker Schelde-oever in Antwerpen ten gevolge van een beslissing van de Raad van State na een verzoekschrift van de groenen moesten worden stilgelegd. Dat voorspelt niet veel goeds voor de luchthaven van Bierset.

Mijn tweede reeks opmerkingen betreft de structuur.

De wildgroei van allerlei comités is onthutsend. Ik blijf dus voor alle overheidsbedrijven controleerbare begrotingen en rekeningen eisen. De lonen moeten te allen tijde verifieerbaar zijn. Het is gewoon ontstellend dat een lid van de raad van bestuur beter bezoldigd wordt dan een eerste minister!

02.18 Minister Isabelle Durant (Frans): De regering acht de transparantie van de bezoldigingen in de autonome overheidsbedrijven werkelijk onontbeerlijk. De heer Daems en ikzelf bereiden terzake een ontwerp voor.

02.19 André Smets (PSC): Waarvoor dank. Het is toch onvoorstelbaar dat men niet kan inschatten hoe zwaar de bezoldigingen op het beheer wegen! Ik heb dit al meermaals gezegd.

Ik ben voorstander van een vereenvoudiging van de

revendication du PS! Aucune des revendications de la Région flamande n'a été entendue.

Après deux ans, aucun accord ne permet donc à la SNCB de résoudre le problème de la mobilité, en Flandre surtout. Le dossier a été traité avec une incohérence évidente. Nous sommes donc fermement opposés à ces projets et espérons que le Sénat finira par empêcher leur traduction en loi. *(Applaudissements sur les bancs du CD&V)*

02.17 André Smets (PSC): Voici deux ans que l'on nous promet des projets de loi. Ils se sont fait attendre car vous avez eu le tort, Madame la Ministre, de faire passer les structures avant la vie des chemins de fer.

Le Vlaams Economisch Verbond a souligné l'insécurité juridique qui entoure un paquet d'investissements dans le domaine des chemins de fer. Il considère que l'accord de coopération sera impraticable. On n'est pas sûr de la sécurité juridique des textes qui pourraient être annulés par le Conseil d'État ou la Cour d'arbitrage. Comment peut-on travailler dans de telles conditions? Il aurait été plus sage de demander un avis préalable. Pour notre part, nous continuons à réclamer cet avis. Tant qu'il n'y a pas certitude, il y a incertitude! Et je déplore que des travaux sur la rive gauche de l'Escaut, à Anvers, aient dû être interrompus à la suite d'une décision du Conseil d'État, sur requête écologiste. Je veux parler ici des travaux au Deurganckdok. Que se passera-t-il à l'aéroport de Bierset?

Ma deuxième série de remarques concerne la structure.

La multiplication des comités de tous genres est ahurissante. Je continue à réclamer, pour toutes les entreprises publiques, des budgets et comptes contrôlables. Les rémunérations doivent être vérifiables. Il est ahurissant qu'un membre du conseil d'administration soit mieux rémunéré qu'un premier ministre!

02.18 Isabelle Durant, ministre (en français): Le gouvernement juge la transparence des rémunérations dans les entreprises publiques autonomes indispensable. M. Daems et moi-même préparons un projet de loi à ce sujet.

02.19 André Smets (PSC): Je vous en remercie. Il est sidérant que l'on ne puisse juger du poids des rémunérations par rapport à la gestion. Je l'ai déjà dit à plusieurs occasions.

Je suis favorable à une simplification des

verantwoordelijkheden. Dit komt niet alleen de controle van de aanwending van de overheidsgelden, maar tevens de doeltreffendheid ten goede. Bovendien raak ik hoe langer hoe meer overtuigd van het belang van informatie op ondernemingsniveau, vandaar het nut van de vakbonden in de raad van bestuur. De eerste minister heeft de vakbonden echter opzettelijk buiten spel willen zetten !

Ook het verbond van ondernemingen had ik graag in de raad van bestuur vertegenwoordigd gezien. Dit houdt verband met de intermodaliteit van het vervoer en de complementariteit tussen het spoor en de weg. Momenteel zou het goederenvervoer er 19% op achteruit zijn gegaan – een tragische zaak, want dit doet het vervoer met vrachtwagens stijgen.

Bovendien blijken de financiële risico's aanzienlijk. Voor 2005-2006 werd de schuldenlast op zo'n 300 à 600 miljard geraamd. Passende middelen om dit te verhelpen zijn vooralsnog louter hypothetisch en een analyse van de inkomsten ontbreekt gewoon. Dit alles laat twijfels bestaan over de tenuitvoerlegging van de alternatieve financiering van 97 miljard.

Wat de regionalisering betreft, blijven wij voorstander van de 60/40-verdeelsleutel, ook al blijft er onzekerheid bestaan over de werken van algemeen nut. De gemaakte keuzes zijn namelijk aanvechtbaar. Ik hecht veel belang aan het binnenlands verkeer en aan een goede werking van belangrijke lijnen en stations als Verviers bijvoorbeeld.

Verbeteringswerken aan de lijn Brussel-Aarlen-Luxemburg-Straatsburg zijn mijns inziens prioritair. Ook voor de Waalse spoorwegas tussen Luik en Namen zijn om veiligheidsredenen meer investeringen vereist. In Luik zou aan een gewestelijk expresnet kunnen worden gedacht.

Het bevorderen van het goederenvervoer per spoor veronderstelt een betere verbinding met de Waalse havens. Men mag niet uit het oog verliezen dat de ware rijkdom van België zijn exportcapaciteit is waardoor de handelsbalans altijd positief is.

Rond Brussel zijn verbeteringen gepland. De regering heeft beslist een snelle verbinding tussen Rhisnes en Gosselies tot stand te brengen. Die uitgave lijkt mij meer dan betwistbaar. Als u het mij vraagt zouden verbeteringswerken op de lijn Daussoulx-Sart-Bernard meer nut hebben.

De Groenen halen de begroting en de rekeningen door elkaar. Het zijn echter de rekeningen die het

responsabiliseren. Cela favorise le contrôle de l'utilisation des deniers publics et augmentera l'efficacité. En outre, je suis de plus en plus convaincu de l'importance de l'information au sein de l'entreprise, d'où l'utilité de la présence des syndicats au conseil d'administration. Le premier ministre a délibérément voulu les en évincer !

J'aurais également souhaité une présence de la Fédération des entreprises au conseil d'administration. Ceci est lié à l'intermodalité des transports et à la complémentarité entre le rail et la route. Actuellement, le transport de marchandises par rail serait en recul de 19%. C'est tragique car cela augmente le trafic des camions.

Par ailleurs, les risques financiers paraissent importants. L'endettement, pour 2005-2006, est évalué à une fourchette de 300 à 600 milliards. La réalisation d'actifs est hypothétique et une analyse des recettes fait défaut. Tout ceci laisse paraître des incertitudes quant à la mise en œuvre du financement alternatif de 97 milliards.

En ce qui concerne les problèmes liés à la régionalisation, nous sommes attachés à la clef de répartition 60/40 même si l'incertitude demeure quant aux travaux d'intérêt national. C'est que les choix opérés sont discutables. Je suis attaché à la desserte intérieure et au bon fonctionnement de lignes et gares importantes comme Verviers.

L'amélioration de la ligne Bruxelles-Ardenne-Luxembourg-Strasbourg est prioritaire à mon sens. La dorsale wallonne entre Liège et Namur, pour des raisons de sécurité, mérite, elle aussi, davantage d'investissements. Un réseau express régional pourrait être envisagé à Liège.

Pour disposer d'un meilleur trafic des marchandises par le rail, il importe d'avoir une meilleure desserte des ports wallons. Il ne faut pas oublier que la vraie richesse de la Belgique est sa capacité d'exporter, qui fait que la balance commerciale est toujours positive.

Des améliorations sont prévues autour de Bruxelles. Le gouvernement a décidé de créer une ligne rapide Rhisnes-Gosselies. A mes yeux c'est une dépense plus que discutable. Je crois qu'il aurait été plus utile d'envisager des travaux en faveur de la liaison Daussoulx-Sart-Bernard.

Les écologistes confondent budget et comptes. Or, ce sont les comptes qui permettent de déterminer la

mogelijk maken de situatie vast te stellen. Op termijn zou men ontgoocheld kunnen zijn door het gebrek aan vooruitgang in het mobiliteitsbeleid.

Binnen de meerderheid zijn er voortdurend meningsverschillen. De twee liberale regeringspartijen komen met hun harde liberale opvattingen in aanvaring met de PS.

Wij betreuren dat geen echt debat werd gevoerd en dat de socialisten, met name in de commissie, afwezig zijn gebleven, terwijl de slag om het spoor nu pas begint en men blijf zou moeten geven van een samenhangende aanpak.

Men heeft in de commissie nauwelijks over het financieringsplan gesproken. Enkel de heer Depreter heeft het erover gehad. Ik blijf sceptisch. Ik denk dat de zes partijen van de meerderheid er niet in zullen slagen een akkoord te bereiken en ik betreur dat.

02.20 Frieda Brepoels (VU&ID): Het ontwerp over de NMBS was zeer belangrijk voor de groenen. Zij wilden dat het vóór het zomerreces zou worden goedgekeurd, anders zou de regering in de problemen raken. De regering zit al wel in nesten zonder het NMBS-ontwerp. Het ontwerp moet nog worden goedgekeurd door de Senaat en dat zal niet gebeuren als niet alle samenwerkingsakkoorden worden geratificeerd. Nu zou de VLD nog een ander dossier willen koppelen aan het NMBS-ontwerp, namelijk de privatisering van ABX. De VLD betreurde nochtans dat inzake de NMBS de 60/40-verdeelsleutel niet werd gerespecteerd, dat er geen gewestelijke vertegenwoordiging is in de raad van bestuur, dat er geen implementatie van de Europese regelgeving is en er geen extra middelen worden vrijgemaakt voor financiële controle.

Vandaag moet er over het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 1991 en het wetsontwerp tot goedkeuring van de samenwerkingsakkoorden worden gestemd in de Kamer. In het laatste ontwerp wordt de uniciteit van het bedrijf bevestigd en wordt bepaald dat de juridische eenheid bewaard moet blijven. Dit betekent dat er geen sprake kan zijn van privatisering.

Wij vroegen aan de minister uitleg over de herstructurering, waarover alleen in de memorie van toelichting -niet in het ontwerp zelf- wordt gesproken. Wat zal er bijvoorbeeld gebeuren met ABX? Op 13 maart antwoordde de minister op mijn vragen daarover nog dat de audit van Boston Consulting aangaf dat ABX best nog een aantal jaren binnen de NMBS blijft, gezien de 22 miljard investeringen van de NMBS. Men verwacht pas in

situation. A terme, on pourrait être déçu du manque d'avancées de la politique de mobilité.

Des opinions différentes se heurtent sans cesse au sein de la majorité. La tendance libérale dure des deux partis libéraux du gouvernement se heurte au PS.

Nous déplorons l'absence de débat et le manque de présence des socialistes, notamment en commission, alors que la bataille du rail ne fait que commencer et qu'il conviendrait d'adopter un discours cohérent.

En commission, on n'a guère évoqué le plan de financement. Seul M. Depreter en a parlé. Je suis sceptique. Je crois que les six partis au pouvoir ne parviendront pas à trouver un accord et je le regrette.

02.20 Frieda Brepoels (VU&ID): Les Verts attachaient une grande importance au projet concernant la SNCB. Ils souhaitaient que le projet soit adopté avant les vacances parlementaires faute de quoi, le gouvernement verrait les problèmes s'amonceler. Sans le projet SNCB, le gouvernement est déjà dans le pétrin. Ce projet devra être adopté par le Sénat, ce qui sera impossible si l'ensemble des accords de coopération n'est pas ratifié. Le VLD souhaite à présent lier le projet SNCB à un autre dossier à savoir, celui de la privatisation d'ABX. Le VLD a pourtant regretté que la clé de répartition 60/40 concernant la SNCB ne soit pas respectée, que les Régions ne soient pas représentées au sein du conseil d'administration, que la réglementation européenne ne soit pas mise en oeuvre et que des moyens supplémentaires ne soient pas dégagés pour le contrôle financier.

La Chambre est aujourd'hui appelée à voter le projet de loi modifiant la loi de 1991 et le projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération. Ce dernier confirme l'unicité de la société et dispose que l'unité juridique doit être maintenue. Cela signifie qu'une privatisation est hors de question.

Nous avons demandé à la ministre des explications sur la restructuration dont il n'est question que dans l'exposé des motifs et non dans le projet lui-même. Que va-t-il advenir d' ABX par exemple ? Le 13 mars, la ministre a répondu à ma question à ce sujet que, selon l'audit de Boston Consulting, ABX pouvait encore rester quelques années au sein de la SNCB, étant donné les 22 milliards d'investissements de la SNCB. On n' attend les

2003 de eerste winst. Nu wordt ABX in één aparte holding ondergebracht. Het nieuwe NMBS-besluit bevat de opname van ABX in een centrale maatschappij. Wat zal de plaats van de heer Schouppe zijn in deze holding? Komt hij door de assessmentprocedures?

De samenstelling van de raad van bestuur ligt eigenlijk al vast in het wetsontwerp. Na de vorming van die raad zal duidelijk zijn dat afgevaardigden van het kabinet Durant er aanwezig zullen zijn. Wat zijn de gevolgen van de oprichting van ABX Logistics voor de acquisities van de voorbije jaren?

Zullen de andere onderdelen van het goederenvervoer ook bij deze operatie worden betrokken? Bestaat er volledige duidelijkheid over de wijze waarop kosten worden aangerekend aan en doorgerekend naar ABX? Hoe ziet de kostenstructuur van de NMBS en van ABX eruit? Is ze marktconform? Is er een duidelijke boekhouding? Welke garanties zijn er voor de acquisities?

Het federaal karakter van de NMBS wordt nogmaals bevestigd in artikel 1 van het samenwerkingsakkoord. De groenen zijn fier over het bewaren van de uniciteit. Blijkbaar verkiest men een ontoereikend spooraanbod in Vlaanderen boven investeringen van het Vlaams Gewest in het spoorbeleid. De NMBS en de regering geven geen antwoord op de mobiliteitsproblemen waarmee Vlaanderen dagelijks wordt geconfronteerd.

Er wordt een executief comité van de ministers van Mobiliteit opgericht dat de permanente samenwerking met de Gewesten zou moeten garanderen. Het oprichten van zo'n comité zorgt geenszins voor een vertegenwoordiging van de Gewesten in de raad van bestuur, zoals geëist werd door Vlaams minister Stevaert.

Het investeringsplan is een puur politiek plan en gaat in tegen een aantal Vlaamse mobiliteitsplannen. Er zit geen visie over basismobiliteit in. Limburg bijvoorbeeld blijft een spoorwegwoestijn.

Vlaanderen vraagt een objectivering van de verdeelsleutel. Ook het VEV kaartte de onterechte hantering van de 60/40-verdeelsleutel aan, evenals de juridische twijfel over de mogelijkheid tot prefinanciering. Een en ander heeft gevolgen voor de spoorontsluitingen van de drie Vlaamse Zeehavens en de luchthaven van Zaventem. Worden de opgelegde termijnen niet nageleefd, dan kunnen de Gewesten zelfs geen gebruik maken van

premiers bénéfices que pour 2003. A présent, ABX fait partie d'un holding distinct. Le nouvel arrêté SNCB reprend l'intégration d'ABX dans une société centrale. Quelle place M. Schouppe occupera-t-il dans ce holding ? Fera-t-il l'objet des procédures d'évaluation ?

La composition du conseil d'administration est en fait déjà déterminée dans le projet de loi. Après la constitution de ce conseil, il apparaîtra clairement que les représentants du cabinet Durant y sont présents. Quelles sont les conséquences de la création d'ABX Logistics pour les acquisitions des dernières années?

Les autres composantes du transport de marchandises seront-elles aussi concernées par cette opération ? La manière dont les coûts seront répercutés sur ABX est-elle connue? Quelle est la structure de coûts de la SNCB et d'ABX ? Est-elle conforme au marché ? Existe-t-il une comptabilité claire? Quelles garanties y a-t-il en ce qui concerne les acquisitions ?

Le caractère fédéral de la SNCB est une fois de plus confirmé à l'article 1er de l'accord de coopération. Les Verts se félicitent du maintien de l'unicité. On semble préférer une offre de chemins de fer insuffisante en Flandre à des investissements de la Région flamande dans la politique de chemins de fer. La SNCB et le gouvernement n'apportent pas de réponse aux problèmes de mobilité auxquels la Flandre est confrontée quotidiennement.

On crée un comité exécutif des ministres de la Mobilité qui doit garantir la collaboration permanente avec les Régions. La création d'un tel comité ne garantit en aucune façon la représentation des Régions au sein du conseil d'administration, exigée par le ministre flamand Stevaert.

Le plan d'investissement est un plan purement politique qui va à l'encontre de certains plans de mobilité flamands. Il ne comporte aucune vision de la mobilité de base. Le Limbourg reste par exemple un désert ferroviaire.

La Flandre demande une objectivation de la clé de répartition. Le VEV également a évoqué l'utilisation injustifiée de la clé de répartition 60/40 ainsi que l'existence d'un doute juridique concernant la possibilité de recourir à la technique du préfinancement. L'utilisation de la clé de répartition 60-40 entraîne des conséquences pour le désenclavement ferroviaire des trois ports maritimes flamands et de l'aéroport de Zaventem.

hun mogelijkheid tot co- en prefinanciering.

Si les délais imposés ne sont pas respectés, les Régions ne disposent même pas de la possibilité de procéder à un cofinancement ou à un préfinancement.

Het Vlaams Gewest speelt bij prefinanciering bank voor de federale Staat. Hoe zal de prefinanciering de 60/40-verdeelsleutel beïnvloeden? Wanneer het Vlaams Gewest bepaalde projecten prefinanciert kunnen andere projecten worden uitgesteld of achteruit geschoven. Vlaanderen heeft hieraan nog een flinke kluit.

Dans le cadre du préfinancement, la Région flamande fait office de banque pour l'Etat fédéral. Comment le préfinancement influencera-t-il la clé de répartition 60-40? En cas de préfinancement de certains projets par la Région flamande, d'autres projets peuvent être reportés ou reculer dans la liste des priorités. La Flandre aura donc encore beaucoup de pain sur la planche.

Wat zijn de gevolgen van het samenwerkingsakkoord voor het GEN? Gaven de Gewesten daarover al advies? Hoe luidt dat? Ik hoop dat de minister ook dat kan verduidelijken. *(Applaus)*

Quelles seront les conséquences de l'accord de coopération pour le RER? Les Régions ont-elles déjà émis un avis à ce propos? Quel est le contenu de cet avis? J'espère que cet aspect pourra également être clarifié par la ministre. *(Applaudissements)*

02.21 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Het advies van de Raad van State over het samenwerkingsakkoord is bijzonder kritisch. De Raad van State vraagt een herziening van de bepaling dat de Gewesten moeten instemmen met federale aangelegenheden. Hij wil eveneens een duidelijke afbakening van de cofinanciering. De Raad van State vraagt met andere woorden dat het samenwerkingsakkoord zelf wordt herzien. Het akkoord moet echter kost wat kost door de strot van het Parlement worden geduwd. Voor de zoveelste keer wordt het advies van de Raad van State genegeerd.

02.21 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): L'avis du Conseil d'Etat relatif à l'accord de coopération se veut particulièrement critique. Le Conseil d'Etat préconise une révision de la disposition requérant un vote des Régions pour des matières du ressort fédéral. Il réclame aussi plus de clarté dans la délimitation du cofinancement. En d'autres termes, le Conseil d'Etat demande une révision pure et simple de l'accord de coopération. Néanmoins, on cherche coûte que coûte à faire entériner l'accord par le Parlement. Pour la énième fois, l'avis du Conseil d'Etat reste lettre morte.

Ik vrees dat het Vlaams Parlement dit samenwerkingsakkoord zal goedkeuren ondanks zijn resolutie inzake het investeringsplan 2001-2012. Dit plan zou immers te weinig in overeenstemming zijn met de eigen mobiliteitsplannen.

Je crains que le gouvernement flamand n'adopte cet accord de coopération en dépit de sa résolution relative au plan d'investissement 2001-2012. Ce plan correspond insuffisamment à ses propres projets en matière de mobilité.

Het plan loopt over een periode van twaalf jaar en er zal 687 miljard frank nodig zijn. Dit vergeet men echter graag.

Le plan s'étale sur une période de douze ans et nécessitera l'apport de 687 milliards de francs. Mais on se plaît à l'oublier.

De zogenaamde couponnetjestrain wordt van nationaal belang, terwijl de spoortoegang tot de haven van Antwerpen in het niets verdwijnt.

Le « train des rentiers » (Bruxelles-Luxembourg) devient d'intérêt national, tandis que l'accès ferroviaire au port d'Anvers passe à la trappe.

De 60/40-verdeling ligt jaar na jaar vast, terwijl de Vlaamse behoeften immens groot zijn. Vlaanderen wordt gerold. Het moet betalen voor de zogenaamde nationale projecten, maar in de eigen behoeften wordt niet voorzien. Bovendien betaalt het nog eens extra via pre- of cofinanciering. Alle Vlaamse resoluties en vragen van de Vlaamse regeringen zijn tot op heden onbeantwoord gebleven. Het Vlaams Blok zal tegen dit ontwerp

Année après année, la répartition 60/40 reste la même alors que les besoins de la Flandre sont particulièrement criants. La Flandre est lésée. Elle doit apporter une contribution financière aux projets "nationaux" mais il n'est même pas satisfait à ses propres besoins. En outre, la Flandre met encore la main au portefeuille dans le cadre du préfinancement ou du cofinancement. Toutes les résolutions et demandes des gouvernements

stemmen. (*Applaus bij het Vlaams Blok*)

02.22 Jean Depreter (PS): Mobiliteit, duurzame ontwikkeling, kwaliteit van het beheer van de openbare infrastructuur, verdediging van het gemeenschappelijk patrimonium, federale solidariteit : dat zijn de essentiële krachtlijnen voor ons, volksvertegenwoordigers.

Wij hebben het ontwerp in allerijl moeten bespreken. Dat is jammer. Iedereen heeft er echter werk van gemaakt. Er ligt dus een essentiële tekst voor; nu kan men concreet werk maken van een samenwerkingsakkoord waarin evenwichtige vooruitzichten worden geschetst.

Er zullen weliswaar moeilijkheden rijzen op het stuk van de tenuitvoerlegging. De vakbonden hebben al uiting gegeven aan hun bezorgdheid in verband met het investeringsplan en de eenheid van de onderneming. De PS-fractie heeft trouwens grote moeite met het feit dat de vakbonden uit de raad van bestuur worden geweerd.

Voorliggend wetsontwerp reikt oplossingen aan voor alle Gewesten. Dank zij het samenwerkingsakkoord kan werk worden gemaakt van een onontbeerlijk investeringsplan. Dat plan zal voor een forse stijging van het volume van het reizigers- en goederenvervoer zorgen. Dat door de federale regering en de Gewestregeringen gesteund samenwerkingsakkoord is dus een prioriteit.

Wij hebben een aantal waarborgen verkregen. In de eerste plaats wordt de 60/40-verdeelsleutel tot in 2012 gehandhaafd.

Tevens werd een akkoord bereikt voor het op drie en vier sporen brengen van de lijnen 161 Brussel-Namen en 124 Brussel-Charleroi. Voorts werden de proceduretermijnen vastgesteld voor de aanvragen van administratieve machtigingen en vereiste vergunningen voor de uitvoering van de werken. De behoeften, de financieringen en de prioriteiten worden duidelijk in het samenwerkingsakkoord omschreven. Het betreft een wederzijdse verbintenis van goede wil. De investeringen die niet onder de verdeelsleutel vallen zullen duidelijk worden aangemerkt en de prefinancierings- en medefinancieringstechnieken zullen correct worden omschreven.

De elementen van wederzijdse controle zijn niettemin aanwezig.

De inleiding en het besluit buiten beschouwing gelaten, bestaat het advies van de Raad van State uit zes onderscheiden delen. De helft hiervan zal de oppositie bevallen, de andere helft de meerderheid.

flamands sont jusqu'à présent restées sans effet. Le Vlaams Blok votera contre ce projet. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok*)

02.22 Jean Depreter (PS): Mobilité, développement durable, qualité de gestion de la chose publique, défense d'un patrimoine commun, solidarité fédérale, voilà des orientations fondamentales pour nous, députés.

Nous avons dû travailler dans l'urgence. C'est regrettable. Mais chacun s'est engagé. Nous disposons donc d'un texte essentiel ; un accord de coopération établissant des perspectives équilibrées peut désormais être concrétisé.

Certes, des difficultés de mise en œuvre vont apparaître. Les organisations syndicales ont déjà exprimé leurs inquiétudes quant au plan de financement ou à l'unicité de l'entreprise. Le groupe socialiste est d'ailleurs profondément marqué par l'éviction des syndicats du conseil d'administration.

Le projet de loi qui nous est soumis apporte des solutions pour chaque région. L'accord de coopération permettra la mise en œuvre d'un plan d'investissements indispensable. Celui-ci favorisera une augmentation significative du volume du transport des personnes et des marchandises. Cet accord de coopération, soutenu par les gouvernements fédéral et régionaux, constitue donc une priorité.

Nous avons obtenu une série de garanties. Tout d'abord, la clef de répartition 60/40 est maintenue jusqu'en 2012.

Ensuite, un accord a été trouvé pour la mise à trois et à quatre voies des lignes 161 Bruxelles-Namur et 124 Bruxelles-Charleroi. Enfin, des délais de procédures ont été fixés pour les demandes d'autorisations administratives et de permis requis pour la mise en œuvre des chantiers.

L'accord de coopération définit clairement les besoins, les financements et les priorités. Il s'agit d'un engagement réciproque de bonne volonté. Les investissements hors clef seront clairement identifiés et les techniques de pré-financement et de cofinancement correctement explicitées.

Les éléments de contrôle réciproque sont malgré tout présents.

Dans l'avis du Conseil d'État, hormis l'introduction et la conclusion, six parties sont distinguées, dont une moitié conviendra à l'opposition et l'autre, à la majorité.

De meerderheid baseert zich op de belangrijkste elementen, namelijk de punten 3, 4 en 7 die haar solide argumenten aanreiken om het optreden van de Gewesten te rechtvaardigen.

Bepaalde ongerustheden blijven echter bestaan. De vakbonden houden terecht de druk op de ketel inzake het risico dat de NMBS zich in de schulden zou werken, de toename van het verkeer en de verenigbaarheid van de juridische eenheid van de onderneming met de opkomst van dochterbedrijven.

Wij hebben de hervorming van de structuren en het investeringsplan altijd als een geheel beschouwd. De meerderheid heeft een "beheer van de gelijktijdigheid" ingesteld, waarbij eenieder zijn verantwoordelijkheid op zich dient te nemen.

Het betreft een overheidsonderneming met 40.000 werknemers en een onmisbaar mobiliteitsinstrument, een instelling die ons toebehoort en die het verdient door ons te worden verdedigd. (*Applaus bij de PS*)

02.23 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De regering heeft er niet voor geopteerd deze kwestie bij het Overlegcomité aanhangig te maken en heeft de bevoegdheid niet om dat te doen.

Het federale karakter van de NMBS en het spoor staan buiten kijf. Het investeringsplan is en blijft federaal, ook al bestaat er een samenwerkingsakkoord.

De prefinanciering voorziet in twintig miljard kapitaaluitgaven en een cofinanciering van 8 miljard voor het Vlaamse Gewest en 4 miljard voor het Waalse Gewest.

De bedragen werden dus begrensd en de bevoegdheden afgebakend, de spoorwegen blijven ressorteren onder federale bevoegdheid. De cofinanciering zal eveneens in het kader van het tienjarenplan plaatsvinden en ik bevestig dat de prefinanciering geen invloed zal hebben op de 60/40-sleutel.

Het tienjarenplan werd niet bij de Europese Commissie aangemeld omdat het niet nodig was.

Ten slotte wil ik er nog op wijzen dat de Staat heeft ingestemd met een herinvestering zonder voorgaande vermits het bedrag is verdubbeld. De NMBS zal een gedeelte van het plan met eigen middelen en zoals eerder het geval was, via leasingoperaties moeten financieren.

La majorité se base sur les éléments les plus importants, à savoir les points 3, 4 et 7, qui lui offrent des arguments solides pour justifier l'intervention des Régions.

Cependant, des inquiétudes subsistent. Les syndicats maintiennent à juste titre la pression concernant, notamment, le risque d'endettement, l'augmentation problématique du trafic, la compatibilité de l'unicité juridique de l'entreprise avec un processus de filialisation.

Nous avons toujours considéré la réforme des structures et le plan d'investissements comme un ensemble. La majorité a mis en place une gestion de la «simultanéité». A chacun de prendre ses responsabilités.

Il s'agit d'une entreprise publique de 40.000 travailleurs et d'un outil de mobilité indispensable. Une institution dont nous sommes propriétaires et qui mérite d'être défendue. (*Applaudissements sur les bancs du PS*)

02.23 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Le gouvernement n'a pas fait le choix de saisir le Comité de concertation et ne dispose pas du pouvoir de saisir cette instance.

Le caractère fédéral de la SNCB et du rail est clair. Le plan d'investissements est et reste fédéral même s'il existe un accord de coopération.

Le pré-financement prévoit vingt milliards de dépenses de capital et le co-financement, 8 milliards pour la Région flamande et 4 millions pour la Région wallonne.

Des balises en termes de montants ont donc été instaurées, de même que des délimitations des compétences, les voies ferrées demeurant une compétence fédérale. C'est aussi dans le cadre du plan décennal que le cofinancement aura lieu et je confirme que le préfinancement n'a pas de conséquence sur la clef 60/40.

Le plan décennal n'a jamais été notifié à la Commission européenne. Ce n'était nullement nécessaire.

Enfin, je veux souligner que l'État a consenti un réinvestissement sans précédent puisque le montant a été doublé. La SNCB devra prendre en charge une partie du plan dans le cadre de son fonds propre et d'opérations de leasing, comme ce fut le cas jadis.

Ik onderstreep dat de Staat in 1996 228 miljard of 61,5 % voor zijn rekening nam. De overheid doet nu een extra inspanning vermits zij 453,5 miljard of 66 % van de uitgaven ten laste neemt. In verband met het schuldenprobleem zou ik nog willen zeggen dat de NMBS niet kan verwachten autonoom en onder toezicht op te treden als het de uitgaven betreft.

Ik ben voorstander van het oprichten van een ABX-holding, maar op het stuk van het financieel beheer ontbreken de nodige waarborgen. ABX zal naar alle waarschijnlijkheid van de NMBS moeten worden losgemaakt, de vraag is evenwel wanneer en hoe.

De 25 miljard die de NMBS in ABX heeft geïnvesteerd zal in elk geval moeten worden gerecupereerd.

02.24 Geert Bourgeois (VU&ID): De minister is voorstander van een loskoppeling van ABX van de NMBS. Hangt dit scenario samen met een mogelijke transfer van de heer Schouppe naar ABX? Zal dan iemand uit de regering als hoofd van de NMBS worden aangesteld? Er is ook al sprake van de benoeming van een lid van een federaal kabinet als ombudsman voor de telecomsector.

02.25 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De inhoud is het belangrijkste: welke strategische garanties zijn er? Dit is voor mij de enige vraag waarmee ik rekening dien te houden bij een beslissing over een eventuele afsplitsing van ABX.

02.26 Geert Bourgeois (VU&ID): De minister ontkent het dus niet?

02.27 Frieda Brepoels (VU&ID): De minister had het over de regeringsbesprekingen omtrent ABX. Ik vind het vreemd dat zij over inhoudelijke aspecten spreekt en niet ingaat op mijn opmerkingen. ABX boekt nog steeds geen winst, wel integendeel, en dat na massale NMBS-investeringen. Het blijft onduidelijk of geen voor het reizigersvervoer bestemde middelen werden gebruikt. De minister moet erop toezien dat de overdracht van activa en passiva de markt niet verstoort. Er moet klaarheid komen over de financiële opbouw van ABX. Ik stel vast dat de regering de juridische uniciteit sterk verdedigt en deze terzelfder tijd doorbreekt. Ze moet dat dan ook met zoveel woorden bevestigen.

02.28 Minister Isabelle Durant (Frans): Een duidelijke inzicht en bepaalde keuzes zullen namelijk noodzakelijk zijn om de opdrachten als overheidsdienst te redden en speculatie te

Je souligne qu'en 1996, l'État avait pris en charge 228 milliards, soit 61,5%. Ici, l'État fait un effort supplémentaire puisqu'il se charge de 453,5 milliards, soit 66% des dépenses. Par rapport à la question de la dette, je dirais que la SNCB ne peut pas être à la fois autonome pour les dépenses et sous tutelle.

Je suis favorable à la création d'un holding ABX mais il nous manque des garanties en termes de gestion financière. Il faudra sans doute dégager ABX de la SNCB, mais le tout est de savoir quand et comment.

Il faudra en tout état de cause retrouver les 25 milliards investis par la SNCB dans ABX.

02.24 Geert Bourgeois (VU&ID): La ministre est favorable à la séparation d'ABX et de la SNCB. Ce scénario est-il lié à l'éventuel transfert de M. Schouppe vers ABX? Désignera-t-on alors un représentant du gouvernement à la tête d'ABX? On parle déjà de la nomination d'un membre d'un cabinet fédéral comme ombudsman du secteur des télécoms.

02.25 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): C'est le contenu qui prime: quelles sont les garanties stratégiques? Pour moi, c'est la seule question dont je dois m'occuper dans le cadre d'une décision sur une scission éventuelle d'ABX.

02.26 Geert Bourgeois (VU&ID): La ministre ne le nie donc pas?

02.27 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre parlait des discussions gouvernementales à propos d'ABX.

Je m'étonne qu'elle évoque des aspects liés au contenu et ne réagisse pas à mes remarques. ABX n'enregistre toujours pas de bénéfices, au contraire, malgré des investissements massifs de la SNCB. On ignore toujours si des moyens destinés au transport des voyageurs y ont été injectés. La ministre doit veiller à ce que le transfert d'actifs et de passifs ne suscite pas de distorsion de marché. Il faut faire la clarté sur la structure financière d'ABX. Je constate que le gouvernement défend fermement l'unicité juridique tout en la rompant. Il doit avoir le courage de dire les choses très clairement.

02.28 Isabelle Durant, ministre (en français): Une vision claire et des choix seront effectivement nécessaires pour sauver les missions de service public et éviter les spéculations.

voorkomen.

ABX is verlieslatend en het komt erop aan over genoeg garanties te beschikken om de rendabiliteit te verzekeren. Aan de verliezen moet een einde komen, nu moet men beginnen winst te maken.

Ik denk echter dat de andere dochterondernemingen kunnen blijven werken. De bespreking in de regering over die onderscheiden aspecten van het dossier gaat voort.

02.29 Frieda Brepoels (VU&ID): Er wordt dus een eerste stap gezet in de richting van de privatisering. Dit is in tegenspraak met wat in het samenwerkingsakkoord wordt bepaald.

02.30 Jos Ansoms (CD&V): De minister kan het investeringsplan onmogelijk verdedigen. Op een ogenblik dat er 480 miljard meerontvangsten zijn, slaagt men er niet in om de NMBS een toekomst te bieden en de mobiliteitscrisis aan te pakken. De jonge minister was te laat bij de verdeling van de koek. Ze heeft niet gekregen waar ze recht op had.

02.31 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Een gebrek aan ervaring in de politiek kan een voordeel zijn: het kan nieuwe ideeën aanbrengen.

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) (1463/1)

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

De artikelen 1 en 2 worden, artikel per artikel, aangenomen.

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

De vergadering wordt gesloten om 12.50 uur. Volgende vergadering deze namiddag om 14.15 uur.

ABX est en situation déficitaire et il conviendra de disposer de garanties suffisantes en terme de rentabilité. Il faut arrêter de perdre de l'argent et commencer à en gagner.

Je crois par contre que les autres filiales peuvent continuer à fonctionner. La discussion se poursuit au sein du gouvernement concernant ces différents aspects du dossier.

02.29 Frieda Brepoels (VU&ID): Il s'agit donc d'une première étape vers la privatisation, ce qui est en contradiction avec les dispositions figurant dans l'accord de coopération.

02.30 Jos Ansoms (CD&V): Il est impossible pour la ministre de défendre le plan d'investissements. Alors qu'on enregistre 480 milliards de francs de recettes supplémentaires, on ne parvient pas à offrir un avenir à la SNCB et à lutter contre la crise de mobilité. La jeune ministre est arrivée trop tard lorsqu'il a fallu partager le gâteau. Elle n'a pas obtenu ce à quoi elle avait droit.

02.31 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le manque d'expérience en politique peut représenter un avantage : il permet l'apport d'idées nouvelles.

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) (1463/1)

Le projet de loi compte 2 articles.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

La séance est levée à 12.50 heures. Prochaine séance cet après-midi à 14.15 heures.