

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 octobre 2003

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative au rééquilibrage des investissements
ferroviaires entre la Région wallonne
et la Région flamande dans le cadre
de la reprise de la dette de la SNCB**

(déposée par M. Jos Ansoms)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 oktober 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het herstel van het evenwicht
inzake spoorinvesteringen tussen
het Vlaamse en Waalse Gewest bij de
overname van de schulden van de NMBS**

(ingediend door de heer Jos Ansoms)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>SP.a - SPIRIT</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>VLAAMS BLOK</i>	: Vlaams Blok
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>
<i>DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA : Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>	<i>CRIV : 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>
<i>CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>	<i>CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>
<i>CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>	<i>CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>
<i>PLEN : Séance plénière (couverture blanche)</i>	<i>PLEN : Plenum (witte kaft)</i>
<i>COM : Réunion de commission (couverture beige)</i>	<i>COM : Commissievergadering (beige kaft)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

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

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

Il serait logique que la clé de répartition 60/40 s'applique non seulement aux sommes initiales accordées par les pouvoirs publics en vue de réaliser des investissements ferroviaires, mais également à la dette contractée par la SNCB pour financer les investissements

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De overname van de NMBS-schulden is een absolute noodzaak voor het overleven van de NMBS. Zij heeft echter implicaties die over het hoofd worden gezien. Door deze operatie wordt de 60/40-verdeelsleutel, die reeds zo nadelig is voor Vlaanderen *de facto* nog eens doorbroken ten voordele van Wallonië. Want de schulden die overgenomen gaan worden, bevatten ook de leningen die de NMBS zelf heeft aangegaan om de HST te financieren (en tot nu toe vallen die niet onder de 60/40-verdeelsleutel). En er is voor de HST in Wallonië door de NMBS veel meer geleend dan voor de HST in Vlaanderen: tussen 1991 en 2001 financierde de NMBS de HST-investeringen met leningen ten bedrage van 1.627 miljoen EUR, waarvan 580 miljoen in Vlaanderen en 1.047 miljoen in Wallonië. Als men deze bedragen onderbrengt bij de verdeelsleutel – wat eigenlijk moet gebeuren als deze leningen worden overgenomen door de Staat –, dan verandert de 60/40-verhouding voor het voorbije decennium plots in een 52/48-verhouding (zie tabellen in bijlage). En als men die scheefftrekking voor de periode 1981-1991 ongedaan wil maken, dan moet er voor Vlaanderen een inhaalbeweging komen ten bedrage van zowal 1 miljard EUR (*zie bijlage*).

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

Het is logisch dat niet alleen de oorspronkelijke overheidsbedragen voor spoorinvesteringen, maar ook de over te nemen NMBS-schulden voor HST-investeringen onder de verdeelsleutel worden ondergebracht. Na de overname gaat het immers niet meer om NMBS-

TGV, dette qui devra être reprise. Après la reprise, il ne s'agira plus en effet d'une dette de la SNCB contractée pour le compte de la SNCB, mais d'investissements réalisés par l'autorité fédérale.

Il en résulte pratiquement que le gouvernement fédéral doit donc réaliser une opération de rattrapage en matière d'investissements ferroviaires en Flandre afin de parvenir à une répartition globale 60/40. Il appartient au gouvernement de déterminer comment réaliser cet objectif. Vu les difficultés budgétaires actuelles, il faudra donc sans doute reporter certains investissements wallons afin d'accélérer les investissements les plus urgents en Flandre. La présente résolution demande uniquement que l'équilibre en matière d'investissements entre la Flandre et la Wallonie soit toujours un équilibre global, qui tienne compte des emprunts qui ont été contractés par la SNCB même, que ce soit ou non dans le cadre de la Financière TGV.

schulden voor rekening van de NMBS, maar wel om bedragen die besteed zijn door de federale overheid.

In de praktijk heeft dat voor gevolg dat de federale regering dus een inhaalbeweging voor spoorinvesteringen in Vlaanderen moet realiseren om een globale 60/40-verhouding te bereiken. Hoe dit bereikt moet worden, is een zaak van de regering. Misschien betekent het in de budgettaire krapte van vandaag waarschijnlijk dat een aantal Waalse investeringen moeten uitgesteld worden ten behoeve van een versnelde realisatie van acute investeringsbehoeften in Vlaanderen. Deze resolutie vraagt enkel dat het evenwicht inzake investeringen tussen Vlaanderen en Wallonië steeds een globaal evenwicht zou zijn, met inbegrip van de leningen die door de NMBS zelf werden gedaan, al dan niet in het kader van de HST-fin.

Jos ANSOMS (CD&V)

ANNEXE

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

Investissements 1991-2001	Dotation publique investissements nationaux	Dotation publique TGV-traffic intérieur (« mixte »)	Apport total des pouvoirs publics	Clé de répartition
<i>Investerings 1991-2001</i>	<i>Overheidsdotatie binnenlandse investeringen</i>	<i>Overheidsdotatie HST-binnenland («gemengd»)</i>	<i>Totale inbreng overheid</i>	<i>Verdeelsleutel</i>
Flandre Vlaanderen	1.661	479	2.140	59,62 %
Wallonie Wallonië	1.260	189	1.449	40,38 %
Total Samen	2.921	668	3.589	100,0 %

BIJLAGE

Tabel 1: spoorinvesteringen 1991-2001 Vlaanderen-Wallonië (in miljoenen EUR) zonder de over te nemen NMBS-leningen voor HST.

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

Tabel 2: spoorinvesteringen 1991-2001 Vlaanderen-Wallonië (in miljoenen EUR) met inbegrip van de over te nemen NMBS-leningen voor HST.

Investissements 1991-2001	Apport total des pouvoirs publics	Emprunts SNCB pour le TGV	Total des investissements	Clé de répartition après la reprise des emprunts TGV
<i>Investerings 1991-2001</i>	<i>Totale inbreng overheid</i>	<i>NMBS-leningen HST</i>	<i>Totaal investeringen</i>	<i>Verdeelsleutel na overname HST-leningen</i>
Flandre Vlaanderen	2.140	580	2.720	52,14 %
Wallonie Wallonië	1.449	1.047	2.496	47,86 %
Total	3.589	1.627	5.216	100,0 %

Si l'on considère que le montant de 2.496 millions d'euros investi en Wallonie représente 40 % de la somme totale à investir, la part de la Flandre dans la totalité des investissements réalisés entre 1991 et 2001 n'aurait pas dû s'élever à 2.720 millions d'euros, mais à $2496 \times 60 = 3.744$ millions d'euros.

40

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

Indien wij ervan uitgaan dat het in Wallonië bestede totaalbedrag van 2.496 miljoen EUR 40 % vertegenwoordigt van het totaal te investeren bedrag, dan moet het Vlaamse aandeel in de totaliteit van de investeringen voor de periode 1991-2001 niet 2.720 miljoen EUR bedragen, maar wel $2496 \times 60 = 3.744$ miljoen EUR.

40

Om een globale 60/40-verdeelsleutel (dus: met inbegrip van de door de Staat over te nemen HST-leningen) te realiseren heeft Vlaanderen, alleen al voor de periode 1999-2001, dus recht op een inhaalbeweging van 3.744 miljoen – 2.720 miljoen = 1.024 miljoen EUR of 41 miljard BEF.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. Vu la loi-programme du 24 décembre 2002, qui prévoit une reprise possible de la dette de la SNCB à partir de décembre 2004 ;

B. Vu la clé de répartition 60/40 qui est appliquée, depuis 1991, aux investissements ferroviaires localisables réalisés en Flandre et en Wallonie et qui figure même dans l'accord de coopération conclu entre l'État fédéral et les Régions au sujet du programme d'investissement 2002-2012 ;

C. Considérant qu'une part importante de la dette de la SNCB résulte de la réalisation du projet TGV ;

D. Considérant que la reprise de cette dette provoquera un déséquilibre de la répartition 60/40 entre la Flandre et la Wallonie ;

E. Considérant que le problème de l'accessibilité se pose avec beaucoup plus d'acuité en Flandre et dans la périphérie bruxelloise qu'en Wallonie ;

F. Vu l'énorme importance économique d'une bonne accessibilité, en particulier des ports maritimes et de l'aéroport national ;

G. Vu les énormes besoins en investissements qu'impliquent ces importants problèmes d'accessibilité,

DEMANDE AU GOUVERNEMENT,

1. d'inclure également, lors de la reprise de la dette de la SNCB, les investissements localisables réalisés pour le TGV dans la clé de répartition 60/40 appliquée à tous les investissements ferroviaires ;

2. de corriger les déséquilibres manifestes entre la Flandre et la Wallonie.

24 septembre 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de programmawet van 24 december 2002, die een mogelijke overname van de NMBS-schulden in het vooruitzicht stelt vanaf december 2004;

B. gelet op de 60/40-verdeelsleutel die sinds 1991 wordt gebruikt voor de lokaliseerbare spoorinvesteringen in Vlaanderen en Wallonië en die zelfs in het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Gewesten over het investeringsprogramma 2002-2012 wettelijk werd ingeschreven;

C. gelet op het feit dat een belangrijk gedeelte van de schulden van de NMBS voortvloeien uit de realisatie van het HST-project;

D. gelet op het feit dat de overname van deze schulden zullen leiden tot een scheeftrekking van de 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië;

E. gelet op het bereikbaarheidsvraagstuk dat zich in Vlaanderen en rond Brussel veel scherper stelt dan in Wallonië;

F. gelet op het enorme economische belang van een goede bereikbaarheid, niet in het minst van de zeehavens en van de nationale luchthaven;

G. gelet op de enorme investeringsbehoeften in functie van deze zware bereikbaarheidsproblemen,

VRAAGT DE REGERING,

1. bij de overname van de schulden van de NMBS ook de lokaliseerbare HST-investeringen te verdisconteren in de 60/40-verdeelsleutel van alle spoorinvesteringen;

2. de klaarblijkelijke onevenwichten tussen Vlaanderen en Wallonië te herstellen.

24 september 2003

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