

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

7 novembre 2006

**PROJET DE LOI**  
**relatif à la sécurité**  
**d'exploitation ferroviaire**

## RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE  
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET  
DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
PAR  
MME **Camille DIEU**

## SOMMAIRE

|                                                                              |   |
|------------------------------------------------------------------------------|---|
| I. Exposé introductif de M. Renaat Landuyt,<br>ministre de la Mobilité ..... | 3 |
| II. Discussion générale .....                                                | 3 |
| III. Discussion des articles et votes .....                                  | 6 |

Documents précédents :

**Doc 51 2643/ (2005/2006) :**001 : Projet de loi.  
002 : Addendum.  
003 : Amendement.BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 november 2006

**WETSONTWERP**  
**betreffende de exploitatieveiligheid**  
**van de spoorwegen**

## VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
MEVROUW **Camille DIEU**

## INHOUD

|                                                                                           |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| I. Inleidende uiteenzetting door de heer Renaat Landuyt,<br>minister van Mobiliteit ..... | 3 |
| II. Algemene bespreking .....                                                             | 3 |
| III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen .....                                       | 6 |

Voorgaande documenten :

**Doc 51 2643/ (2005/2006) :**001 : Wetsontwerp.  
002 : Addendum.  
003 : Amendement.

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /  
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:**  
Président/Voorzitter : Francis Van den Eynde

**A. — Membres titulaires/Vaste leden :**

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans  
PS Camille Dieu, Karine Lalieux, Annick Saudoyer  
MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue  
sp.a-spirit Dylan Casaer, Philippe De Coene, Inga Verhaert  
CD&V Roel Deseyn, Jef Van den Bergh  
Vlaams Belang Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde  
cdH David Lavaux

**B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :**

Willy Cortois, Georges Lenssen, Bart Tommelein, Luk Van Biesen  
Jean-Marc Delizée, Eric Massin, Alain Mathot, André Perpète  
Pierrette Cahay-André, Richard Fournaux, Jacqueline Gallant,  
Hervé Hasquin  
Anne-Marie Baeke, Stijn Bex, Hans Bonte, Magda De Meyer  
Dirk Claes, Katrien Schryvers, Servais Verherstraeten  
Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Frieda Van Themsche  
Joseph Arens, Melchior Wathelet

**C. — Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :**

ECOLO Marie Nagy

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

**Abréviations dans la numérotation des publications :**

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51<sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif  
QRVA : Questions et Réponses écrites  
CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)  
CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)  
CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)  
PLEN : Séance plénière  
COM : Réunion de commission  
MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

**Afkortingen bij de nummering van de publicaties :**

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer  
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden  
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene koft)  
CRABV : Beknopt Verslag (blauwe koft)  
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte koft; COM: zalmkleurige koft)  
PLEN : Plenum  
COM : Commissievergadering  
MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

**Publications officielles éditées par la Chambre des représentants**

Commandes :  
Place de la Nation 2  
1008 Bruxelles  
Tél. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.laChambre.be

**Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers**

Bestellingen :  
Natieplein 2  
1008 Brussel  
Tel. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.deKamer.be  
e-mail : publicaties@deKamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 25 octobre 2006.

## I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. RENAAT LANDUYT, MINISTRE DE LA MOBILITÉ

*Le ministre* souligne l'importance du projet de loi à l'examen. La sécurité du transport ferroviaire, dont la Belgique fait grand cas, doit pouvoir continuer à être garantie dans le cadre du fonctionnement du marché européen. C'est pourquoi, au lieu d'avoir une seule instance chargée de la sécurité comme c'est le cas actuellement, trois nouveaux organes vont être mis en place: une autorité de sécurité nationale qui délivre des agréments et des certificats de sécurité et qui est indépendante tant du gestionnaire de l'infrastructure que des exploitants, un organe d'enquête permanent qui doit répertorier les causes d'accident et d'incident et un centre de formation qui s'adresse aux conducteurs et qui permet de maintenir à niveau les compétences de ces derniers. Des arrêtés royaux et divers projets préciseront le cadre réglementaire général.

## II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

*Madame Camille Dieu (PS), votre rapporteur*, reconnaît l'importance du projet de loi qui touche à la sécurité du transport ferroviaire dans notre pays de par l'application des dernières directives européennes.

L'ouverture plus poussée du marché suscite toujours une inquiétude bien naturelle à la fois chez les travailleurs du rail et chez les utilisateurs, surtout que la Belgique dispose d'un système de grande qualité, d'un savoir-faire acquis au fil du temps, voulu par les différentes parties, y compris par les organisations syndicales qui ont œuvré à cet égard pour le bien-être des cheminots mais aussi pour la sécurité générale.

La nécessaire indépendance des nouveaux organes de contrôle est imposée par la fin du monopole pour notre gestionnaire de l'infrastructure. Mais pour autant faut-il nous couper de l'expérience acquise par ce dernier au fil des ans et donc ne pas plus souvent solliciter l'avis technique d'Infrabel en matière de certifications diverses, par exemple?

L'intervenante comprend qu'une harmonisation est indispensable à la mise sur pied d'un véritable espace ferroviaire européen. Mais harmoniser ne veut pas dire

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken op haar vergadering van 25 oktober 2006.

## I.— INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER RENAAT LANDUYT, MINISTER VAN MOBILITEIT

*De minister* onderstreept het grote belang van voorliggend wetsontwerp. De veiligheid van het spoorvervoer, die in België hoog aangeschreven staat, moet in het raam van de Europese marktwerking gegarandeerd blijven. Daarom worden in plaats van één enkele veiligheidsinstantie, zoals die thans bestaat, drie nieuwe organen in het leven geroepen: een nationale veiligheidsinstantie, die veiligheidsvergunningen en –attesten aflevert en onafhankelijk is zowel van de beheerder van de infrastructuur als van de exploitanten, een permanent onderzoeksorgaan dat de oorzaken van ongevallen en incidenten in kaart moet brengen en een opleidingscentrum voor treinbestuurders, waardoor de vaardigheden van deze laatsten op peil worden gehouden. Het algemeen reglementair kader zal door koninklijke besluiten en plannen worden ingevuld.

## II. — ALGEMENE BESPREKING

*Mevrouw Camille Dieu (PS), rapporteur*, erkent het belang van het wetsontwerp, dat betrekking heeft op de veiligheid van het spoorwegvervoer in ons land als gevolg van de toepassing van de jongste Europese richtlijnen.

Een grotere openstelling van de markt geeft steeds aanleiding tot een heel vanzelfsprekende bezorgdheid, zowel bij het spoorwegpersoneel als bij de gebruikers, te meer omdat België beschikt over een systeem van zeer hoge kwaliteit en een in de loop der jaren kostbare kennis heeft opgebouwd. Dat is zo gewild door de diverse partijen, met inbegrip van de vakbondsorganisaties die hebben geijverd voor het welzijn van de spoorwegarbeiders maar ook voor de veiligheid in het algemeen.

De noodzakelijke onafhankelijkheid van de nieuwe controle-instanties wordt opgelegd door het einde van het monopolie van de infrastructuurbeheerder. Maar moeten wij daarom ook de ervaring welke die laatste mettertijd heeft opgebouwd overboord gooien? En moeten wij bijgevolg niet vaker het technisch advies van Infrabel inwinnen, bijvoorbeeld inzake uiteenlopende certificeringen?

De spreekster begrijpt dat een harmonisatie onontbeerlijk is voor de totstandkoming van een echt Europees spoorweginet. Harmoniseren betekent echter niet

nivellement par le bas et adoption des plus petits dénominateurs communs qui mettraient justement en péril la sécurité. Ainsi, sans vouloir entraver la concurrence, ne faudrait-il pas élargir les conditions d'utilisation de nos sillons par une entreprise ferroviaire étrangère ? Aller au-delà de la simple exigence de la certification des conducteurs de train et dès lors respecter d'autres consignes de sécurité, comme celle des horaires de travail ?

Enfin, l'intervenante souhaite que l'on permette au personnel qui sera recruté dans les nouvelles structures de pouvoir revenir à la SNCB à leur demande.

Par ailleurs, il lui semble qu'une trop grande marge de manœuvre est laissée aux arrêtés royaux qui constitueront la plus grande partie de la réglementation, elle souhaite donc que les plus importants soient délibérés en Conseil des ministres et pourquoi pas, soumis au parlement, comme cela s'est déjà fait.

*M. François Bellot (MR)* se demande si l'organisme d'enquête institué en vertu des articles 43 et suivants n'entravera pas une éventuelle instruction. Cet organisme est en effet doté de très larges compétences et mettre en place un système dans lequel les initiatives des autorités administratives et judiciaires risquent d'interférer ne serait pas faire preuve de bonne gestion.

*M. Roel Deseyn (CD&V)* estime, à l'instar de votre rapporteur, qu'il ne faut tolérer aucune concession en matière de sécurité. Il y a aujourd'hui trop peu de contrôles dans ce domaine. Infrabel ferme trop souvent les yeux sur les entorses au règlement commises par les opérateurs privés. À l'heure actuelle, non seulement les risques et incidents en matière de sécurité sont mal contrôlés, mais ils sont en outre insuffisamment analysés. Il est donc à craindre qu'une nouvelle libéralisation entraîne une régression de la sécurité au profit de la rentabilité. Un relâchement dans le contrôle de l'aspect de la sécurité peut même entraîner une forme de distorsion de concurrence. Aujourd'hui, les trains diesel de B-Cargo doivent ainsi faire le plein dans d'onéreuses installations respectueuses de l'environnement tandis qu'un opérateur privé aura plutôt tendance à opter pour la solution la moins coûteuse et donc moins sûre et moins respectueuse de l'environnement. L'intervenant met, lui aussi, en garde contre un nivellement par le bas. La détérioration de la situation se traduira d'ailleurs immédiatement en accidents. Il n'y a pas que la formation permanente qui soit importante, la séparation physique des diverses fonctions est également essentielle. Les opérateurs privés auront trop tendance à faire exer-

neerwaarts nivelleren en de kleinste gemene delers invoeren die precies de veiligheid in het gedrang zouden brengen. Zou men dus, zonder de concurrentie te willen belemmeren, de gebruiksvoorwaarden van ons spoornet door een buitenlandse spoorwegmaatschappij niet moeten verruimen? Ware het daarom niet aangewezen verder te gaan dan de loutere vereiste van de certificering van de treinbestuurders en derhalve andere veiligheidsvoorschriften in acht nemen, zoals die van de werktijden?

Tot slot wenst de spreker dat de personeelsleden die in de nieuwe structuren in dienst zullen worden genomen de mogelijkheid wordt geboden op hun verzoek terug te keren naar de NMBS.

Bovendien wordt volgens haar te ruim baan gegeven aan de koninklijke besluiten, die het grootste gedeelte van de reglementering zullen uitmaken. Zij wenst dan ook dat over de voornaamste besluiten overleg wordt gepleegd in de Ministerraad. En waarom zouden ze ook niet aan het parlement worden voorgelegd? Dat is trouwens in het verleden al gebeurd.

*De heer François Bellot (MR)* vraagt zich af op de krachtens artikelen 43 en volgende opgerichte onderzoeksraad een eventueel gerechtelijk onderzoek niet zal hinderen. Deze raad krijgt immers zeer ruime bevoegdheden en het zou niet van goed bestuur getuigen een systeem in het leven te roepen waarbij de administratieve en de gerechtelijke instanties elkaar voor de voeten zouden lopen.

*De heer Roel Deseyn (CD&V)* is het eens met uw rapporteur wat betreft de zorg om geen concessies op het vlak van de veiligheid te tolereren. Thans wordt te weinig controle uitgeoefend op dit vlak. Infrabel ziet al teveel de pekelzonden van de privé-operatoren door de vingers. De veiligheidsrisico's en -incidenten worden op dit ogenblik niet alleen slecht gecontroleerd, ze zijn ook onvoldoende in kaart gebracht. De vrees is dan ook gegrond dat bij een verdere liberalisering het veiligheidsaspect dreigt verdrongen te worden ten voordele van het rendabiliteitsaspect. Door op het veiligheidsaspect minder streng toe te zien kan zelfs een vorm van concurrentievervalsing optreden. Thans moeten de dieselstellen van B-Cargo bijvoorbeeld tanken in dure, milieuvriendelijke installaties, terwijl een privé-operator geneigd zal zijn voor de goedkoopste en dus minder veilige en milieuvriendelijke oplossing te kiezen. Ook deze spreker waarschuwt voor nivellering naar beneden. De verloedering zal overigens onmiddellijk vertaald worden in ongevallen. Niet alleen permanente bijscholing is belangrijk, ook het fysieke scheiden van de diverse functies is essentieel. Privé-operatoren zullen al te zeer geneigd zijn verscheidene functies door een en dezelfde persoon te laten uitoefenen om de kosten te

cer différentes fonctions par une seule et même personne, afin de comprimer les coûts. Infrabel ne fait pas toujours preuve de neutralité. Certains fonctionnaires du SPF Mobilité exercent même une fonction dans l'un des organes des opérateurs privés. Cette confusion d'intérêts doit être sévèrement sanctionnée. En ce qui concerne le matériel roulant, la SNCB dispose de mécanismes internes permettant de détecter immédiatement l'usure et les défauts. Il faut également investir dans ce domaine et la course au profit ne peut être le seul critère. Le groupe de l'intervenant fonde de grands espoirs dans le service universel ferroviaire. On ne peut empêcher les investissements en matière de sécurité et de confort. Des moyens supplémentaires seront-ils libérés par le Trésor pour réaliser le 'ETCS'? Plus précisément, le système ETCS concerne la technique de signalisation tant à bord des trains que le long des voies. L'ETCS fait partie intégrante du tout nouveau système de gestion, qui comprend également le système de communication GSM-R (qui a fait l'objet d'un projet de loi voté avant les vacances parlementaires— cf. Doc 51 2497) notamment utilisé pour assurer le transfert d'informations entre le train et les entités au sol. Le système global dont fait donc partie ETCS s'appelle ERTMS, qui est l'abréviation de *European Rail Traffic Management System*.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* demande si la directive 2005/47/EC du Conseil du 18 juillet 2005 relative aux temps de conduite et de repos, et qui a fait l'objet d'une CCT européenne pour entrer en vigueur à partir de 2008, sera aussi transposée d'ici peu.

*M. Guido De Padt (VLD)* déclare que l'ensemble du paysage ferroviaire doit devenir une affaire européenne. Les paquets ferroviaires successifs qui ont chaque fois été transposés dans la législation nationale doivent assurer le déroulement harmonieux de ce processus. On ne peut se livrer à un capitalisme sauvage sur le rail. L'Angleterre ne constitue pas, à cet égard, un exemple de ce qu'il faut faire. Les conducteurs de train ne pourront-ils se tourner que vers la SNCB-Holding pour assurer leur formation ou pourront-ils se tourner vers d'autres instituts?

*Le ministre répond:*

1° que le projet de loi à l'examen créera le cadre réglementaire afin d'améliorer encore la sécurité; trop de choses ne sont pas encore réglées sur ce plan; notre propre système belge demeure à cet égard la référence; la France, la Belgique et le Luxembourg défendent le transport public par rail et dans ce cadre, la sécurité est une des priorités les plus importantes;

Infrabel is niet altijd neutraal. Binnen de FOD Mobiliteit zijn er zelfs ambtenaren die een functie bekleden in een van de organen van de privé-operatoren. Deze belangenvermenging moet hard worden aangepakt. Wat het rollend materieel betreft, beschikt de NMBS over ingebouwde mechanismen om sleet en defecten onmiddellijk te detecteren. Ook hierin moet worden geïnvesteerd en mag het winstbejag niet het enige criterium zijn. De fractie van de spreker koestert hoge verwachtingen in verband met de universele dienstverlening via het spoor. Investeren in veiligheid en comfort mag niet onmogelijk worden gemaakt. Zullen voor de verwezenlijking van de 'ETCS' extra middelen uit de Schatkist worden betrokken? Ter verduidelijking: het ETCS-systeem gaat over de signaleringstechniek zowel in de trein als langs de baan. ETCS is een deel van het gehele nieuwe beheersingssysteem, waar onder andere ook het GSM-R communicatiesysteem (die het voorwerp uitmaakte van een voor het reces goedgekeurd wetsontwerp — zie Doc 51 2497) onder meer wordt gebruikt voor de informatieoverdracht tussen trein en baan. Het totale systeem waarvan ETCS dus deel van uitmaakt heet ERTMS en is de afkorting van *European Rail Traffic Management System*.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* vraagt of Richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005 betreffende de rij- en rusttijden, en die het voorwerp heeft uitmaakt van een Europese cao om vanaf 2008 van kracht te worden, ook eerlang zal worden omgezet?

*De heer Guido De Padt (VLD)* stelt dat het hele spoorgebeuren een Europees verhaal moet worden. De opeenvolgende spoorwegpakketten die telkens in nationale wetgeving werden omgezet, dienen dit proces harmonieus te doen verlopen. Er mag geen wild kapitalisme op de sporen worden gezet. Engeland is terzake geen goed voorbeeld van hoe het moet. Zullen de treinbestuurders alleen bij de NMBS-Holding terecht kunnen voor hun opleiding of ook bij andere instituten?

*De minister antwoordt:*

1° dat voorliggend wetsontwerp het reglementair kader zal creëren om de veiligheid nog te verbeteren; er is nog teveel op dit vlak dat niet geregeld is; ons eigen Belgisch systeem blijft daarbij de referentie; Frankrijk, België en Luxemburg verdedigen het openbaar vervoer per spoor en in dit kader is veiligheid een van de hoogste prioriteiten;

2° qu'étant donné que les opérateurs privés ont aussi accès à l'infrastructure ferroviaire, il faut prévoir un contrôle strict du respect des règles en la matière; il faut chercher à établir un équilibre entre l'indépendance (et donc l'absence d'immixtion) et la responsabilité (l'instance compétente doit intervenir s'il y a eu un dysfonctionnement);

3° qu'il ne tolérera pas que des personnes soient en même temps actives dans son administration et dans des entreprises privées; les indices de confusion d'intérêts doivent être communiqués directement au ministre;

4° que pour l'organe de régulation, le savoir-faire existant est utilisé au maximum, puisqu'est utilisée en la matière la même technique que celle qui a déjà prouvé son efficacité dans le cadre de la navigation aérienne;

5° que la loi laisse le choix entre différents instituts de formation; un seul institut entre cependant en ligne de compte à l'heure actuelle du fait de la spécificité d'une telle formation; il faut encore examiner de plus près diverses questions au niveau européen;

6° qu'en ce qui concerne la transposition de directives, il faut encore effectuer un mouvement de rattrapage dans le domaine de la mobilité au cours de la présente législature et notamment la directive relative aux temps de conduite et de repos, que l'Administration est déjà entrain de préparer.

### III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

#### Art. 1 à 7

Les articles 1<sup>er</sup> à 5 ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés, sans modification, par 7 voix et 3 abstentions.

#### Art. 8

*Mme Camille Dieu (PS), votre rapporteur, présente un amendement (n°1, Doc 51 2643/003) tendant à porter le délai visé dans la dernière phrase de cet article de 10 à 20 jours. À l'heure actuelle, le délai est en effet de 3 mois.*

*Le ministre* souscrit à cet amendement.

L'amendement n° 1 est adopté par 8 voix et 2 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

2° dat, aangezien ook privé-operatoren toegang krijgen tot de spoorweginfrastructuur, moet worden voorzien in een strenge handhaving van de regels terzake; er moet een evenwicht worden gezocht tussen onafhankelijkheid (en dus afwezigheid van bemoeienis) en verantwoordelijkheid (waarbij de bevoegde instantie moet interveniëren als iets is misgelopen);

3° dat hij niet zal dulden dat mensen tegelijkertijd in zijn administratie en in privé-ondernemingen werkzaam zijn; aanwijzingen van belangenvermenging dienen rechtstreeks naar de minister te worden gestuurd;

4° dat voor het toezichthoudend orgaan de bestaande knowhow maximaal wordt benut vermits terzake dezelfde techniek is gebruikt als die welke in de luchtvaart haar deugdelijkheid reeds heeft bewezen;

5° dat de wet de keuze laat tussen verschillende opleidingsinstituten; evenwel komt er op dit ogenblik slechts één enkel in aanmerking door de specificiteit van dergelijke opleiding; Europees dient nog een en ander nader te worden bekeken;

6° dat er qua omzetting van richtlijnen op het vlak van de mobiliteit tijdens deze zittingsperiode nog een inhaalbeweging dient te gebeuren, onder andere de richtlijn over rij- en rusttijden deel uitmaakt, waarmee de Administratie al bezig is.

### III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

#### Art. 1 tot 7

De artikelen 1 tot 5 worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 7 stemmen en 3 onthoudingen.

#### Art. 8

*Mevrouw Camille Dieu (PS), uw rapporteur, dient een amendement nr. 1 (Doc 51 2643/003) in. De in de laatste zin van dit artikel vermelde termijn van 10 dagen behoort tot 20 dagen te worden verlengd. Op dit ogenblik is de termijn immers 3 maanden.*

*De minister* is het eens met dit amendement.

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 8 stemmen en 2 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 6 stemmen en 4 onthoudingen.

## Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté, sans modification, par 6 voix et 4 abstentions.

## Art. 10

*Mme Camille Dieu (PS), votre rapporteur, présente un amendement (n° 2, Doc 51 2643/003) tendant à préciser que l'arrêté royal à prendre doit être délibéré en Conseil des ministres.*

*Le ministre* souscrit à cet amendement.

L'amendement n° 2 est adopté par 6 voix et 3 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 6 voix et 3 abstentions.

## Art. 11

*Mme Camille Dieu (PS), rapporteur, présente un amendement (n° 3 – DOC 51 2643/003). Moyennant préavis de 3 mois, chaque agent transféré auprès de cette instance conserve le droit de réintégrer le cadre de la SNCB holding s'il le souhaite.*

*M. David Lavaux (cdH)* considère que ce droit au retour compromet l'indépendance indispensable au fonctionnement de cette instance. En effet, le travailleur concerné tiendra toujours compte du fait qu'il pourrait rejoindre son ancien employeur, à l'égard duquel il doit faire preuve d'indépendance.

*Le ministre* souscrit à cet amendement. Il s'agit d'un droit au retour dans le chef du travailleur et non d'un droit de l'employeur à exiger le retour de son agent. L'indépendance du travailleur n'est donc pas menacée. Il conserve sa liberté d'action.

L'amendement n° 3 est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

## Art. 12 à 25

Ces articles sont successivement adoptés, sans discussion ni modification, par 10 voix et 4 absents.

## Art. 9

Dit artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 6 stemmen en 4 onthoudingen.

## Art. 10

*Mevrouw Camille Dieu (PS), uw rapporteur, dient een amendement nr. 2 (DOC 51 2643/003) in. Het uit te vaardigen koninklijk besluit behoort te worden vastgesteld na overleg in de Ministerraad.*

*De minister* is het eens met dit amendement.

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 6 stemmen en 3 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 6 stemmen en 3 onthoudingen.

## Art. 11

*Mevrouw Camille Dieu (PS), uw rapporteur, dient een amendement nr. 3 (DOC 51 2643/003) in. Mits een opzegtermijn van 3 maanden, behoort elke naar deze instantie overgedragen agent het recht te hebben naar de NMBS-Holding terug te keren zo hij dit wenst.*

*De heer David Lavaux (cdH)* is van oordeel dat dit recht van terugkeer de voor de werking van deze instantie levensnoodzakelijke onafhankelijkheid in gevaar brengt. De betrokken werknemer zal er immers steeds rekening mee houden dat hij naar zijn vroegere werkgever, tegenover welke hij zich onafhankelijk moet betonen, zou kunnen terugkeren.

*De minister* is het eens met dit amendement. Het gaat om een recht van terugkeer in hoofde van de werknemer, niet om het recht van de werkgever om zijn agent terug te eisen. De onafhankelijkheid van de werknemer komt dus niet in het gedrang. Hij houdt de sleutel in handen.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

## Art. 12 tot 25

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

## Art. 26

*Mme Camille Dieu (PS), votre rapporteur, présente un amendement (n° 4 – DOC 51 2643/003). L'arrêté royal à prendre doit être délibéré en Conseil des ministres.*

*Le ministre* souscrit à cet amendement.

L'amendement n° 4 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

## Art. 27

*Mme Camille Dieu (PS), votre rapporteur, présente un amendement (n° 5 – DOC 51 2643/003). Au § 2, b), il y a lieu de renvoyer «notamment» au personnel de sécurité nécessaire et au matériel roulant. En effet, il s'agit de certifier que l'entreprise concernée est apte à respecter les règles nationales en matière de personnel de sécurité et de matériel roulant et non qu'elle dispose du personnel breveté et du matériel roulant homologué. L'intervenante renvoie à l'exposé qu'elle a présenté au cours de la discussion générale. La Belgique ne peut pas laisser diluer ses prescriptions strictes en matière de sécurité.*

*Le ministre* souscrit à cet amendement.

L'amendement n° 5 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

## Art. 28 à 30

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés, sans modification, par 10 voix et 4 abstentions.

## Art. 31

*Mme Camille Dieu (PS), votre rapporteur, présente l'amendement n° 6 (Doc 51 2643/003). L'arrêté royal à prendre doit être délibéré en Conseil des ministres.*

## Art. 26

*Mevrouw Camille Dieu (PS), uw rapporteur, dient een amendement nr. 4 (DOC 51 2643/003) in. Het uit te vaardigen koninklijk besluit behoort te worden vastgesteld na overleg in de Ministerraad.*

*De minister* is het eens met dit amendement.

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

## Art. 27

*Mevrouw Camille Dieu (PS), uw rapporteur, dient een amendement nr. 5 (DOC 51 2643/003) in. In § 2 b) dient «inzonderheid» verwezen te worden naar het noodzakelijke veiligheidspersoneel en rollend materieel. Immers, het gaat erom te certifiëren of de betrokken onderneming de nationale regels inzake veiligheidspersoneel en rollend materieel kan naleven, niet of ze over het gebrevetteerde personeel en gehomologeerd rollend materieel beschikt. De spreker verwijst naar haar betoog in de algemene bespreking. België mag zijn strenge veiligheidsvoorschriften niet laten verwateren.*

*De minister* is het eens met dit amendement.

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

## Art. 28 tot 30

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

## Art. 31

*Mevrouw Camille Dieu (PS), uw rapporteur, dient een amendement nr. 6 (DOC 51 2643/003) in. Het uit te vaardigen koninklijk besluit behoort te worden vastgesteld na overleg in de Ministerraad.*

*Le ministre* marque son accord sur cet amendement.

L'amendement n° 6 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

#### Art. 32 à 36

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés, sans modification, par 10 voix et 4 abstentions.

#### Art. 37

*Mme Camille Dieu (PS), votre rapporteur*, présente l'amendement n° 7 (Doc 51 2643/003). L'arrêté royal à prendre doit être délibéré en Conseil des ministres.

*Le ministre* marque son accord sur cet amendement.

L'amendement n° 7 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

#### Art. 38 à 42

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés, sans modification, par 10 voix et 4 abstentions.

#### Art. 43

*Mme Camille Dieu (PS), votre rapporteur*, présente un amendement (n° 8 – DOC 51 2643/003). Les deux arrêtés royaux à prendre en vertu de cet article doivent être délibérés en Conseil des ministres.

*Le ministre* souscrit à cet amendement.

L'amendement n° 8 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

*De minister* is het eens met dit amendement.

Amendement nr. 6 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

#### Art. 32 tot 36

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

#### Art. 37

*Mevrouw Camille Dieu (PS), uw rapporteur*, dient een amendement nr. 7 (DOC 51 2643/003) in. Het uit te vaardigen koninklijk besluit behoort te worden vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

*De minister* is het eens met dit amendement.

Amendement nr. 7 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

#### Art. 38 tot 42

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

#### Art. 43

*Mevrouw Camille Dieu (PS), uw rapporteur*, dient een amendement nr. 8 (DOC 51 2643/003) in. De twee krachtens dit artikel uit te vaardigen koninklijke besluiten behoren te worden vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

*De minister* is het eens met dit amendement.

Amendement nr. 8 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

## Art. 44 à 62

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés, sans modification, par 10 voix et 4 abstentions.

## Annexes I-IV

Les annexes I à IV sont adoptées par 10 voix et 4 abstentions.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

*Le rapporteur,*

Camille DIEU

*Le président,*

Francis VAN DEN EYNDE

Liste des dispositions qui nécessitent des mesures d'exécution (article 78, 2, alinéa 4, du Règlement):

– en application de l'article 108 de la Constitution:

art 6, 10, 11, 26, 29, 31, 34, 37, 38, 43, 45

## Art. 44 tot 62

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

## Bijlagen I tot IV

De bijlagen I tot IV worden aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Het geheel van het ontwerp wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

*De rapporteur,*

Camille DIEU

*De voorzitter,*

Francis VAN DEN EYNDE

Lijst van de bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vereisen (Artikel 78, 2, vierde lid van het Reglement):

– met toepassing van artikel 108 van de Grondwet:

art 6, 10, 11, 26, 29, 31, 34, 37, 38, 43, 45