

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 octobre 2011

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à réformer la structure
du Groupe SNCB**

(déposée par Mmes Maggie De Block
et Ine Somers et M. Herman De Croo)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 oktober 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de hervorming van de structuur
van de NMBS Groep**

(ingediend door de dames Maggie De Block
en Ine Somers en de heer Herman De Croo)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales — Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<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>	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél.: 02/ 549 81 60		Tel.: 02/ 549 81 60	
Fax: 02/549 82 74		Fax: 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail: publications@lachambre.be		e-mail: publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La refonte de la SNCB unitaire en un Groupe SNCB le 1^{er} janvier 2005, en exécution des directives européennes (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE) du premier paquet ferroviaire, était dans un premier temps une répartition comptable d'actifs et de passifs entre les 3 entités, la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel. Par contre, dès le départ, la portée des compétences ainsi que la nécessaire collaboration sur le plan opérationnel au profit des voyageurs étaient beaucoup moins clairement délimitées et réfléchies.

Conformément à la séparation imposée par l'Europe entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation en vue du développement d'un espace ferroviaire européen commun, toutes les installations fixes relatives à l'infrastructure ferroviaire (les voies, la signalisation, les cabines de signalisation, les stations d'alimentation,...) et les "fonctions essentielles" (attribution des sillons, tarification,...) ont logiquement été confiées à Infrabel. Le matériel roulant, les ateliers et la politique de transport ont été confiés à la SNCB.

Lors de la création du Groupe SNCB, cette logique européenne n'a cependant pas été appliquée à tous les "assets" au sein de la structure de holding. En plus de la gestion des participations dans le capital de la SNCB et d'Infrabel, la SNCB Holding a aussi été chargée de l'acquisition, de la construction, de l'entretien et de la gestion des gares et de leurs dépendances, des activités de gardiennage sur le domaine des chemins de fer et de la mise à disposition de personnel pour les deux autres entités du Groupe, comme garant de l'unité du statut et du dialogue social. En outre, le Holding s'est également vu confier la gestion du réseau IT, y compris les contrats y afférents tant en ce qui concerne le matériel que les logiciels utilisés.

Les possibilités qu'ont Infrabel et la SNCB d'orienter la politique d'investissement de la SNCB Holding sont très limitées tant en ce qui concerne la rénovation, l'équipement et l'accueil dans les gares qu'en ce qui concerne l'aménagement et l'exploitation de parkings pour voitures et de parkings pour vélos. Ce sont pourtant là des investissements qui sont déterminants pour assurer le confort de voyage et le service aux clients, dont Infrabel et la SNCB doivent directement se justifier auprès de leurs clients.

Au niveau du personnel également, la SNCB et Infrabel ont des besoins spécifiques, souvent divergents, en termes de recrutements, de formation et de

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De hervorming van de unitaire NMBS tot de NMBS Groep op 1 januari 2005, in uitvoering van de Europese richtlijnen (2001/12/EC, 2001/13/EC en 2001/14/EC) van het eerste spoorpakket, was in eerste instantie een boekhoudkundige opsplitsing van activa en passiva tussen de 3 entiteiten, NMBS Holding, NMBS en Infrabel. De reikwijdte van de bevoegdheden, evenals de noodzakelijke samenwerking op operationeel vlak ten bate van de reizigers was echter van bij het begin minder duidelijk afgebakend en doordacht.

In overeenstemming met de door Europa opgelegde scheiding tussen infrastructuurbeheer en exploitatie ter bevordering van de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, werden alle vaste installaties met betrekking tot de spoorweginfrastructuur (sporen, signalisatie, seinhuizen, voedingsstations,...) en de "essentiële functies" (toewijzing rijpaden, tarifiering,...) logischerwijze ondergebracht bij Infrabel. Het rollend materieel, de werkplaatsen en het vervoerbeleid kwam terecht bij de NMBS.

Deze Europese logica werd bij de oprichting van de NMBS Groep echter niet doorgetrokken voor alle "assets" binnen de holdingstructuur. Naast het beheer van de deelnemingen in het kapitaal van de NMBS en Infrabel werd de NMBS Holding ook belast met het verwerven, de bouw, het onderhoud en het beheer van de stations en hun aanhorigheden, met de bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen en met de terbeschikkingstelling van personeel aan de andere 2 entiteiten van de Groep, als waarborg voor de eenheid van het statuut en de sociale dialoog. Daarnaast werd de Holding ook bevoegd voor het beheer van het IT-net, met inbegrip van de contracten die erop betrekking hebben zowel voor de gebruikte hardware als software.

De aansturingmogelijkheden van Infrabel en NMBS op het investeringsbeleid van de NMBS Holding inzake vernieuwing, uitrusting en onthaal in de stations of inzake de aanleg en uitbating van autoparkings en fietsenstallingen zijn zeer beperkt. Nochtans betreft dit investeringen die bepalend zijn voor de reisbeleving en dienstverlening aan de klant waarover zowel Infrabel als de NMBS rechtstreeks verantwoording dienen af te leggen aan hun klanten.

Ook personeelsmatig hebben de NMBS en Infrabel eigen, dikwijls uiteenlopende behoeftes op het vlak van aanwervingen, opleiding en loopbaanontwikkeling,

développement de carrière, alors que la Holding en sa qualité d'employeur unique de l'ensemble du personnel du Groupe SNCB veille, en vertu du contrat de gestion, à l'uniformité des règles de gestion du personnel dans les trois sociétés du Groupe SNCB.

La SNCB Holding s'est engagée à fournir à Infrabel et à la SNCB des services et des prestations de qualité qui sont définis dans les *Service Level Agreements* (SLA), en vue de coordonner et de soutenir les activités des trois sociétés et de s'assurer de la convergence des stratégies suivies au sein du Groupe.

L'expérience montre toutefois que la scission actuelle dans le cadre de laquelle la SNCB Holding fonctionne *de facto* comme une troisième entité opérationnelle au sein du Groupe SNCB, apporte une faible valeur ajoutée et est surtout une source de grande confusion et de nombreux problèmes de coordination, dont le voyageur est en fin de compte la victime.

Le rapport du 17 mars 2008 intitulé "Évaluation de la collaboration entre SNCB-Holding, SNCB et Infrabel", rédigé par Roland Berger à la demande de la ministre des Entreprises publiques, a permis de clairement cerner les problèmes qui se posaient aux niveaux opérationnel, des ressources humaines et de la gouvernance d'entreprise.

Les problèmes opérationnels identifiés en matière notamment d'ICT, de communication, de gestion des gares, de *facility management* et de gestion immobilière sont, selon le rapport, surtout dus à un manque de performance des services fournis par la Holding. L'absence de *service level agreements* (SLA) appropriés et d'une claire répartition des tâches en est la cause.

En ce qui concerne la politique ICT, la Holding et les autres entités doivent se partager plus clairement les tâches et les responsabilités, étant entendu qu'il appartient à chaque entité de définir sa propre gouvernance IT.

En ce qui concerne la communication, il demeure nécessaire d'améliorer la coordination entre Infrabel et la SNCB de l'information des voyageurs par les différents canaux à disposition. Les possibilités supplémentaires offertes par *Traffic Control* en termes de communication n'ont pas encore été entièrement explorées.

En ce qui concerne la gestion des gares, une segmentation mieux structurée des gares et une répartition plus claire entre les entités des responsabilités en matière de gestion du matériel et des bâtiments et de normes de qualité (propreté, équipements) sont

terwijl de Holding in haar hoedanigheid van enige werkgever van het voltallige personeel van de NMBS Groep krachtens het beheerscontract toeziet op de eenvormigheid van de regels inzake personeelsbeheer bij de drie vennootschappen van de NMBS Groep.

De NMBS Holding heeft zich ertoe verbonden om aan Infrabel en NMBS kwalitatieve diensten en prestaties te leveren die omschreven worden in *Service Level Agreements* (SLA's), om de activiteiten van de 3 vennootschappen te coördineren en te ondersteunen en zich te verzekeren van de gelijkgerichtheid van de strategieën binnen de Groep.

De praktijk toont evenwel aan dat de huidige opsplitsing, waarin de NMBS Holding *de facto* functioneert als een derde operationele entiteit binnen de NMBS Groep, weinig toegevoegde waarde biedt en vooral een bron is van grote onduidelijkheid en veel coördinatieproblemen waarvan de reiziger uiteindelijk het slachtoffer is.

Het rapport van Roland Berger van 17 maart 2008 over de "evaluatie van de samenwerking tussen NMBS Holding, NMBS en Infrabel", opgesteld op vraag van de minister van Overheidsbedrijven, heeft een duidelijk inzicht gebracht in de knelpunten op operationeel vlak, op het vlak van HR en inzake corporate governance.

De geïdentificeerde operationele knelpunten op het vlak van onder andere ICT, communicatie, stationsbeheer, *facility management* en vastgoedbeheer zijn volgens het rapport vooral te wijten aan een gebrek aan performantie van de diensten die geleverd worden door de Holding. Oorzaak hiervan is het ontbreken van gepaste service level agreements (SLA's) en de afwezigheid van een duidelijke taakverdeling.

Inzake ICT beleid moeten de taken en verantwoordelijkheden beter worden afgesproken tussen de Holding en de andere entiteiten met dien verstande dat het aan elke entiteit is om zijn eigen IT governance te bepalen.

Inzake communicatie blijft er nood aan beter geïntegreerde afspraken tussen Infrabel en NMBS over de verstrekking van reisinformatie aan de reizigers via de verschillende kanalen die ter beschikking staan. De bijkomende mogelijkheden van *Traffic Control* op het vlak van communicatie zijn nog niet volledig geëxploreerd.

Inzake stationsbeheer wordt gepleit voor een beter onderbouwde segmentatie van de stations en voor een betere afbakening van de verantwoordelijkheden op het vlak van facility management en kwaliteitsnormen (netheid, uitrusting) tussen de entiteiten. Gelet op de impact

préconisées. Étant donné l'impact final de la gestion des gares sur la satisfaction des clients vis-à-vis de l'opérateur, les contrats entre la Holding, en tant que propriétaire, et la SNCB, en tant que concessionnaire, doivent être affinés et adaptés dans le cadre de la poursuite de la libéralisation du transport ferroviaire.

En ce qui concerne la gestion immobilière des bâtiments techniques et administratifs utilisés par la SNCB et Infrabel, le niveau et la qualité des prestations que l'on est en droit d'attendre de la Holding ne sont pas clairement définis. Dans ce domaine aussi, il s'indique de conclure les SLA appropriés entre les entités ou de confier directement les actifs à la SNCB et Infrabel.

En ce qui concerne la ponctualité, le rapport souligne que les causes sous-jacentes de la dégradation de celle-ci, comme l'âge avancé du matériel roulant et les travaux sur le réseau, n'ont en soi aucun rapport avec la collaboration au sein du Groupe. Cependant, comme les causes de retard ne sont pas toujours évidentes ou sont souvent multiples, la ponctualité fait trop souvent l'objet de discussions stériles entre les entités, à tel point que l'on a l'impression que ces discussions empêchent l'amélioration de la ponctualité. Il appartient à chaque entité de prendre les mesures nécessaires sur son propre terrain et de les appuyer par des plans d'action concrets.

En matière de gestion financière, le rapport souligne que les prix facturés par la Holding à Infrabel et à la SNCB pour les prestations fournies s'écartent trop des prix pratiqués sur le marché. Le rapport plaide en outre pour une plus grande transparence des flux financiers et des réaménagements institutionnels et financiers au sein du Groupe SNCB.

Les problèmes identifiés au sein de la Holding en ce qui concerne les ressources humaines s'expliquent principalement par la rigidité de la réglementation contenue dans le statut du règlement du personnel. En raison de la lenteur des adaptations de ce règlement, la politique menée ne répond pas suffisamment aux besoins des entités. Concrètement, il s'agit de procédures d'embauche inadaptées, de descriptions de fonctions archaïques et trop générales, de rémunérations trop peu attrayantes et d'une politique de carrière trop souvent fondée sur le seul critère de l'ancienneté au détriment de celui des compétences.

Les problèmes de ressources humaines sont fondamentaux pour un groupe dont 40 % du personnel actuel devront être remplacés dans les 10 prochaines années en raison de la forme de la pyramide des âges et qui

die het stationsbeheer uiteindelijk heeft op de klanttevredenheid bij de operator moeten de contracten tussen de Holding als eigenaar en de NMBS als concessionaris worden aangescherpt en aangepast in het licht van de verdere liberalisering van het spoorvervoer.

Inzake vastgoedbeheer van technische en administratieve gebouwen die door de NMBS en Infrabel worden gebruikt ontbreekt het aan duidelijkheid omtrent het niveau en de kwaliteit van de prestaties die vanwege de Holding mogen worden verwacht. Het is aangewezen om ook hier de gepaste SLA's af te sluiten tussen de entiteiten of de activa rechtstreeks aan de NMBS en Infrabel toe te wijzen.

Inzake stiptheid wijst het rapport erop dat de onderliggende oorzaken voor de verslechtering van de regelmaat zoals de ouderdom van het rollend materieel en de werkzaamheden op het net op zich niets te maken met de samenwerking binnen de Groep. Maar, omwille van het feit dat de oorzaken van vertragingen niet altijd eenduidig zijn of vaak een gemengde oorzaak hebben, geeft de stiptheid al te dikwijls aanleiding tot discussies tussen de entiteiten waarmee de indruk gewekt wordt dat deze discussies een betere stiptheid in de weg staan. Het blijft aan elke entiteit om op haar terrein de noodzakelijke maatregelen te nemen en dit te ondersteunen met concrete actieplannen.

Inzake financieel beheer stipt het rapport aan dat de prijzen die door de Holding worden aangerekend aan Infrabel en de NMBS voor geleverde prestaties te ver afstaan van de marktconforme kostprijzen. Daarnaast wordt ook gepleit voor meer transparante financiële stromen en voor institutionele en financiële herschikkingen binnen de NMBS Groep.

De problemen die bij de Holding geïdentificeerd worden op het vlak van human resources worden vooral verklaard door de starheid van de regelgeving vervat in het statuut van de personeelsreglementering. De te trage aanpassing van de reglementering leidt tot een beleid dat al te weinig is afgestemd op de noden van de entiteiten. Concreet is er sprake van onaangepaste aanwervingprocedures, archaïsche en onvoldoende specifieke functieomschrijvingen, onvoldoende aantrekkelijke verloning en een loopbaanbeleid dat te veel gestoeld is op loutere anciënniteit in plaats van op competenties.

De HR problemen zijn fundamenteel voor een groep waar binnen de 10 jaar 40 procent van het huidige personeel door de vorm van de leeftijds piramide zal moeten worden vervangen en die steeds meer wordt

sera de plus en plus confronté à des professions en pénurie sur un marché du travail toujours plus restreint.

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, où la politique de RH joue un rôle crucial, une autonomie accrue en matière de politique du personnel est également indispensable tant du côté du gestionnaire de l'infrastructure que de la société de transport. La commission spéciale Sécurité du rail, qui a été instituée à la suite de la dramatique collision ferroviaire survenue à Buizingen, a formulé la recommandation suivante: "Lors de l'évaluation et la réforme des structures du Groupe SNCB annoncées, il faut examiner de quelle manière la SNCB et Infrabel peuvent augmenter leur emprise sur la politique du personnel pour ces fonctions au sein de ces entreprises".

Le problème de gouvernance d'entreprise identifié par le consultant dans son rapport est lié au fait que des éléments contradictoires en soi sont réunis au sein d'un même groupe.

Ainsi, la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques définit la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB comme trois entreprises publiques autonomes qui sont toutefois coordonnées par une holding. Par ailleurs, la Holding assume également de manière autonome une partie des missions opérationnelles nécessaires, aux côtés des deux entités opérationnelles.

Le consultant a conclu que tant la croissance future du Groupe SNCB que ses résultats seront compromis si les problèmes précités ne sont pas résolus.

Malgré l'existence de nombreuses structures de concertation, la structure tripartite du groupe empêche d'assigner des objectifs et des compétences bien définis à chacune de ses divisions. La concertation entre les entités est en outre parfois jugée inefficace ou considérée comme une perte de temps.

C'est pour ce motif que le rapport Berger recommandait d'opérer à court terme un choix réfléchi quant à la structure, dans le but de créer un cadre clair et stable au sein duquel les entités pourront se concentrer sur les défis spécifiques auxquels elles sont confrontées.

Une meilleure délimitation des compétences au sein du Groupe SNCB permettrait également d'anticiper la dynamique de libéralisation que l'on observe actuellement en Europe, et qui doit aboutir à la mise en place d'un réseau ferroviaire doté d'un gestionnaire d'infrastructure unique et totalement indépendant, et de plusieurs opérateurs.

geconfronteerd met knelpuntberoepen op een krappere wordende arbeidsmarkt.

Ook op het vlak van de spoorwegveiligheid, waarin het HR beleid een cruciale rol vervult, is een grotere autonomie door zowel de infrastructuurbeheerder als de vervoersmaatschappij op het personeelsbeleid noodzakelijk. De bijzondere commissie Spoorwegveiligheid, die opgericht werd na de dramatische treinbotsing in Buizingen gaf formuleerde als aanbeveling: "bij de aangekondigde evaluatie en hervorming van de structuren van de NMBS Groep moet onderzocht worden hoe NMBS en Infrabel meer vat kunnen krijgen op het HRM beleid voor de functies binnen deze bedrijven".

Het corporate governance probleem dat de consultant in zijn rapport identificeert houdt verband met het feit dat op zich tegenstrijdige elementen binnen eenzelfde groep worden verenigd.

Zo definieert de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven de NMBS Holding, Infrabel en NMBS als 3 autonome overheidsbedrijven die toch door een holding worden gecoördineerd. Daarnaast staat de Holding naast de twee operationele entiteiten ook autonoom in voor een deel van de noodzakelijke operationele taken.

De consultant concludeerde dat zowel de verdere groei van de NMBS Groep als haar resultaten in gevaar komen als de bovenvermelde knelpunten niet worden opgelost.

Ondanks de talrijke overlegstructuren maakt de driedelige groepsstructuur het onmogelijk om tot eenduidige doelstellingen en bevoegdheden te komen voor elk van de afdelingen. Het overleg tussen de entiteiten wordt bovendien soms als ineffectief of tijdverlies gepercipieerd.

Daarom beval het Berger rapport aan om op korte termijn een gefundeerde keuze te maken over de structuur om een duidelijk en stabiel kader te creëren waarbinnen de entiteiten zich kunnen concentreren op hun specifieke uitdagingen.

Een betere afbakening van de bevoegdheden binnen de NMBS Groep anticipeert ook op de aan de gang zijnde Europese dynamiek van liberalisering, met name op een spoornetwerk met één volledig onafhankelijke infrastructuurbeheerder en meerdere operatoren.

Il ressort de la communication du 17 septembre 2010 de la Commission européenne concernant l'élaboration d'un espace ferroviaire unique européen que la Commission européenne a déjà entamé l'étude des options législatives pour l'ouverture du marché au transport intérieur de passagers. Ces activités préparatoires, dans le cadre desquelles tous les acteurs intéressés, en particulier les partenaires sociaux, sont consultés, devront permettre à la Commission européenne de réaliser en 2011 une analyse coûts-bénéfices générale de la concurrence présente dans le secteur du transport intérieur de voyageurs et de prendre ensuite de nouvelles initiatives pour 2012 au plus tard, conformément à la réglementation existante.

Dans sa communication, la Commission a déclaré qu'elle prendrait, dans le cadre de ces nouvelles initiatives, les mesures nécessaires pour veiller à ce que l'ouverture du marché entraîne une réelle amélioration du service et n'ait pas d'effets négatifs imprévus. Le problème des exigences plus strictes concernant la séparation institutionnelle entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires sera également examiné dans ce cadre.

La structure de holding actuelle, où la SNCB Holding détient des participations tant dans le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, que dans la société de transport, la SNCB, n'est dès lors plus adaptée pour garantir à tous les opérateurs un accès non discriminatoire aux infrastructures essentielles, comme les gares et les parkings gérés par la Holding ou la SNCB, et aux autres services liés au rail, comme les gares de triage, les terminaux de marchandises, les gares de formation, les infrastructures d'approvisionnement en combustible, les infrastructures d'entretien et les autres infrastructures techniques.

La présente proposition de résolution vise à adapter la structure du Groupe SNCB sur la base d'une délimitation claire des compétences des différentes entités.

Afin d'éviter toute ambiguïté en ce qui concerne l'exercice des compétences, nous demandons au gouvernement fédéral de réformer l'actuelle structure tripartite pour en faire une structure bipartite opérant une distinction claire entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur, toutes les compétences opérationnelles liées à l'infrastructure étant confiées intégralement à Infrabel et toutes les compétences opérationnelles liées à l'exploitation étant confiées intégralement à la SNCB.

Uit de mededeling van de Europese Commissie van 17 september 2010 betreffende de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte blijkt dat de Europese Commissie reeds is gestart met een studie van de wetgevende opties voor de opening van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer. Deze voorbereidende activiteiten, in het kader waarvan alle belanghebbende actoren, in het bijzonder de sociale partners, worden geraadpleegd, moeten de Europese Commissie in staat stellen in 2011 een algemene kosten-batenanalyse te maken van de concurrentie in het binnenlands reizigersvervoer en daarna overeenkomstig de bestaande regelgeving uiterlijk in 2012 nieuwe initiatieven te nemen.

Volgende de mededeling zal de Commissie in het kader van die nieuwe initiatieven de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de opening van de markt leidt tot een echte verbetering van de dienstverlening en geen onverwachte negatieve effecten veroorzaakt. De problematiek van de striktere eisen inzake de institutionele scheiding tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen zal eveneens in dat kader worden onderzocht.

De huidige holdingstructuur, waarin de NMBS Holding zowel participeert in de infrastructuurbeheerder Infrabel als de vervoersmaatschappij NMBS is bijgevolg niet langer geschikt om aan alle operatoren een niet discriminerende toegang te garanderen tot essentiële infrastructuur, zoals de door de Holding of NMBS beheerde stations en parkings, en andere spoorgerelateerde diensten, zoals rangeerstations, vrachtterminals, vormingsstations, installaties voor brandstofbevoorrading en onderhoud- en andere technische infrastructuur.

Dit voorstel van resolutie heeft als doel om de structuur van de NMBS Groep aan te passen, vertrekkende vanuit een duidelijke afbakening van de bevoegdheden tussen de verschillende afdelingen.

Om iedere ambiguïteit te vermijden omtrent de bevoegdheidsuitoefening vragen de indieners aan de federale regering om de huidige driedelige structuur te hervormen tot een tweeledige structuur met een zuivere tweedeling tussen de infrastructuurbeheerder en de operator, waarin alle infrastructuurgebonden operationele bevoegdheden integraal worden toegekend aan Infrabel en alle exploitatiegebonden operationele bevoegdheden integraal worden toegekend aan de NMBS.

Tous les éléments d'actif et de passif, ainsi que les membres du personnel qui sont actuellement mis à disposition par la Holding doivent être transférés à Infrabel et à la SNCB conformément à ce partage des compétences.

Cela permettra d'obtenir une situation claire offrant plus de chances au marché ferroviaire belge de s'intégrer dans un espace ferroviaire européen commun et confiant la responsabilité finale aux entités qui sont en contact direct avec le client.

Cette dualité fondamentale est une option retenue par la plupart des États membres européens lors de la conversion de l'opérateur historique national. Les Pays-Bas, l'Espagne, le Portugal, la Grande-Bretagne, la Suède et le Danemark ne connaissent pas de structure de holding. La France et l'Allemagne possèdent certes une entité holding, mais celle-ci n'intègre pas d'activités opérationnelles et, dans ces pays aussi, on observe une évolution vers une structure dépourvue de holding.

Nous demandons par ailleurs au gouvernement fédéral de fixer, dans les nouveaux contrats de gestion 2013-2017, des règles claires et ambitieuses en matière de collaboration et de coordination, sur le plan tant stratégique qu'opérationnel, entre le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel et la société de transport SNCB.

Alle activa en passiva, evenals de personeelsleden die momenteel door de Holding ter beschikking worden gesteld, dienen overeenkomstig deze bevoegdheidsverdeling te worden overgeheveld aan Infrabel en NMBS.

Dit is een klare visie die de Belgische spoorwegmarkt betere kansen biedt om zich te integreren in een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte en die de finale verantwoordelijkheid bij die entiteiten legt die rechtstreeks in contact staan met de klanten.

Deze fundamentele tweeledigheid is een optie waar de meeste Europese lidstaten voor gekozen hebben bij de omvorming van de historische, nationale operator. Nederland, Spanje, Portugal, Groot-Brittannië, Zweden en Denemarken kennen geen holdingstructuur. Frankrijk en Duitsland kennen weliswaar een holdingentiteit, maar er zijn geen operationele activiteiten in ondergebracht en ook in die landen is een evolutie naar een structuur zonder holding waar te nemen.

Daarnaast vragen de indieners aan de federale regering om duidelijke en ambitieuze regels vast te leggen omtrent samenwerking en coördinatie, zowel op strategisch als operationeel vlak, tussen de infrastructuurbeheerder Infrabel en de vervoersmaatschappij NMBS in de nieuwe beheerscontracten 2013-2017.

Maggie DE BLOCK (Open Vld)
Ine SOMERS (Open Vld)
Herman DE CROO (Open Vld)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

a) vu le rapport du 17 mars 2008 intitulé “Évaluation de la collaboration entre SNCB-Holding, SNCB et Infrabel”, rédigé par Roland Berger à la demande de la ministre des Entreprises publiques, dans lequel ont été identifiés des problèmes importants au niveau opérationnel (gestion ICT, communication, gestion des gares, gestion immobilière, gestion financière), en ce qui concerne les ressources humaines et en matière de gouvernance d’entreprise;

b) vu les conclusions du rapport Berger, dont il ressort que tant la croissance du Groupe SNCB que ses résultats seront mis en danger si une solution n’est pas apportée aux problèmes mentionnés ci-dessus;

c) vu la recommandation du rapport Berger appelant à faire à court terme un choix fondé sur la structure du Groupe SNCB afin de créer un cadre clair et stable dans lequel les entités pourront se concentrer sur leurs défis spécifiques;

d) vu le rapport de la commission spéciale Sécurité du rail, qui contenait la recommandation suivante: “Lors de l’évaluation et la réforme des structures du Groupe SNCB annoncées, il faut examiner de quelle manière la SNCB et Infrabel peuvent augmenter leur emprise sur la politique du personnel pour ces fonctions au sein de ces entreprises”;

e) vu les nouvelles règles que les ministres européens des Transports ont provisoirement adoptées le 16 juin 2011 en faveur d’un marché ferroviaire plus concurrentiel, en particulier en ce qui concerne l’accès non discriminatoire aux services ferroviaires tels que les installations de maintenance, les terminaux, l’information des passagers et la billetterie pour tous les opérateurs présents sur le réseau;

f) vu la communication de la Commission européenne du 17 septembre 2010 concernant l’élaboration d’un espace ferroviaire unique européen, dont il ressort que la Commission européenne a déjà entamé l’étude des options législatives pour l’ouverture du marché au transport intérieur de passagers dans le but de lancer de nouvelles initiatives législatives au plus tard en 2012;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

rekening houdend met:

a) het rapport van Roland Berger van 17 maart 2008 over de “evaluatie van de samenwerking tussen NMBS Holding, NMBS en Infrabel”, opgesteld op vraag van de minister van Overheidsbedrijven, waarin belangrijke knelpunten op operationeel vlak (ICT beheer, communicatie, stationsbeheer, vastgoedbeheer, financieel beheer), op het vlak van HR en inzake corporate governance werden geïdentificeerd;

b) de conclusies van het Berger rapport, waaruit blijkt dat zowel de verdere groei van de NMBS Groep als haar resultaten in gevaar komen als de bovenvermelde knelpunten niet worden opgelost;

c) de aanbeveling in het Berger rapport om op korte termijn een gefundeerde keuze te maken over de structuur van de NMBS Groep teneinde een duidelijk en stabiel kader te creëren waarbinnen de entiteiten zich kunnen concentreren op hun specifieke uitdagingen;

d) het verslag van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid, waarin aanbevolen werd om “bij de angekondigde evaluatie en hervorming van de structuren van de NMBS Groep te onderzoeken hoe NMBS en Infrabel meer vat kunnen krijgen op het HRM beleid voor de functies binnen deze bedrijven”;

e) de nieuwe regels die de Europese ministers van Transport op 16 juni 2011 voorlopig hebben goedgekeurd voor een meer concurrentiële spoorwegmarkt, in het bijzonder wat betreft de niet discriminerende toegang tot spoorgerelateerde diensten zoals onderhoudsinstallaties, terminals, passagiersinformatie en ticketingfaciliteiten voor alle operatoren op het net;

f) de mededeling van de Europese Commissie van 17 september 2010 betreffende de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, waaruit blijkt dat de Europese Commissie reeds gestart is met een studie van de wetgevende opties voor de opening van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer met als doel uiterlijk in 2012 nieuwe wetgevende initiatieven te lanceren;

g) vu la structure de holding actuelle du Groupe SNCB, où la SNCB Holding détient des participations tant dans le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, que dans la société de transport, la SNCB, et qui n'est pas adaptée pour garantir à tous les opérateurs un accès non discriminatoire aux infrastructures essentielles, comme les gares et les parkings gérés par la Holding ou la SNCB, et aux autres services liés au rail, comme les gares de triage, les terminaux de marchandises, les gares de formation, les infrastructures d'approvisionnement en combustible, les infrastructures d'entretien et les autres infrastructures techniques;

h) vu la dualité fondamentale entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation pour laquelle ont opté la plupart des États membres européens (notamment les Pays-Bas, l'Espagne, le Portugal, la Grande-Bretagne, la Suède et le Danemark) lors de la conversion de l'opérateur historique national et l'évolution vers une structure dépourvue de holding dans les États membres (la France, l'Allemagne) possédant une entité holding (sans activités opérationnelles);

i) vu les rationalisations et les augmentations de productivité qui peuvent être réalisées par le biais d'une répartition plus logique de toutes les tâches opérationnelles et de coordination au sein du Groupe SNCB, et le fait que cette réorganisation peut contribuer à rétablir l'équilibre financier dans le plan d'entreprise du groupe;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de plaider auprès du Conseil des ministres du Transport au niveau européen pour une séparation institutionnelle stricte de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de son exploitation;

2. de réformer l'actuelle structure tripartite du Groupe SNCB pour en faire une structure bipartite opérant une distinction claire entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur, toutes les compétences opérationnelles liées à l'infrastructure étant confiées intégralement à Infrabel et toutes les compétences opérationnelles liées à l'exploitation étant confiées intégralement à la SNCB;

3. de veiller, en vue d'un accès non discriminatoire au réseau et dans le cadre de la libéralisation imminente du transport intérieur de voyageurs, à une indépendance stricte du gestionnaire de l'infrastructure et des opérateurs;

g) de huidige holdingstructuur van de NMBS Groep, waarin de NMBS Holding zowel participeert in de infrastructuurbeheerder Infrabel als de vervoersmaatschappij NMBS en die niet aangepast is om aan alle operatoren een niet discriminerende toegang te garanderen tot essentiële infrastructuur, zoals de door de Holding of NMBS beheerde stations en parkings, en andere spoorgerelateerde diensten, zoals rangeerstations, vrachtterminals, vormingsstations, installaties voor brandstofbevoorrading en onderhoud- en andere technische infrastructuur;

h) de fundamentele tweeledigheid tussen infrastructuurbeheer en exploitatie waar de meeste Europese lidstaten (o.a. Nederland, Spanje, Portugal, Groot-Brittannië, Zweden en Denemarken) voor gekozen hebben bij de omvorming van de historische, nationale operator en de evolutie naar een structuur zonder holding in lidstaten (Frankrijk, Duitsland) met een holdingentiteit (zonder operationele activiteiten);

i) de rationalisering en productiviteitsstijgingen die kunnen gerealiseerd worden door een meer logische verdeling van alle operationele en coördinerende taken binnen de NMBS Groep, en de bijdrage die deze herschikking kan leveren tot herstel van het financieel evenwicht in het ondernemingsplan van de groep;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. op Europees niveau bij de Raad voor ministers van Transport te pleiten voor een strikte institutionele scheiding tussen het beheer van de spoorinfrastructuur en de exploitatie ervan;

2. de huidige driedelige structuur van de NMBS Groep te herleiden tot een tweeledige structuur, met een zuivere tweedeling tussen de infrastructuurbeheerder en de operator en met een integrale toewijzing van alle infrastructuurgebonden bevoegdheden aan Infrabel en alle exploitatiegebonden bevoegdheden integraal aan de NMBS;

3. met het oog op een niet-discriminerende toegang tot het net en in het licht van de nakende liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer toe te zien op een strikte onafhankelijkheid tussen de infrastructuurbeheerder en de operatoren;

4. conformément à cette structure bipartite, de transférer à Infrabel et à la SNCB tous les éléments d'actif et de passif, ainsi que les membres du personnel qui sont actuellement mis à la disposition des deux entités par la Holding;

5. de créer une société spéciale de projet (SPV) pour la gestion des dettes commerciales (dette ABX historique) qui, en vertu des règles européennes, ne peuvent être remboursées au moyen de recettes du service public;

6. d'apporter les adaptations nécessaires à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, à l'arrêté royal de 2004 portant création du Groupe SNCB et aux contrats de gestion entre l'État fédéral et la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB en vue de permettre cette réforme institutionnelle;

7. de fixer des règles claires et ambitieuses en ce qui concerne la coopération et la coordination, tant sur le plan stratégique qu'opérationnel, entre le gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, et la société de transport, la SNCB, dans les contrats de gestion avec l'État fédéral.

27 septembre 2011

4. overeenkomstig deze tweeledige structuur alle activa en passiva over te dragen aan Infrabel en NMBS, evenals de personeelsleden die momenteel door de Holding ter beschikking worden gesteld aan beide entiteiten;

5. een speciale projectvennootschap (SPV) op te richten voor het beheer van de commerciële schulden (historische ABX schuld) die krachtens de Europese regels niet mogen worden afgelost met opbrengsten uit de openbare dienstverlening;

6. de noodzakelijke aanpassingen door te voeren in de wet van 21 maart 1991 houdende hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het koninklijk besluit van 2004 houdende oprichting van de NMBS Groep en de beheerscontracten tussen de federale Staat en NMBS Holding, Infrabel en NMBS om deze institutionele hervorming mogelijk te maken;

7. duidelijke en ambitieuze regels vast te leggen omtrent samenwerking en coördinatie, zowel op strategisch als operationeel vlak, tussen de infrastructuurbeheerder Infrabel en de vervoersmaatschappij NMBS in de beheerscontracten met de federale Staat.

27 september 2011

Maggie DE BLOCK (Open Vld)
Ine SOMERS (Open Vld)
Herman DE CROO (Open Vld)