

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 juillet 2013

PROJET DE LOI
relatif à la réforme
des chemins de fer belges

PROPOSITION DE RÉSOLUTION
visant à renforcer la cohérence
et la coordination du Groupe SNCB et à
améliorer l'encadrement et les performances
du secteur ferroviaire

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Christophe BASTIN

Documents précédents:

Doc 53 **2893/ (2012/2013):**

001: Projet de loi.
002 et 003: Amendements.

Voir aussi:

005: Texte corrigé par la commission.

Doc 53 **2476/ (2012/2013):**

001: Proposition de résolution de MM. Balcaen et Van Hecke.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 juli 2013

WETSONTWERP
betreffende de hervorming
van de Belgische spoorwegen

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
betreffende een versterking van de coherentie
en de coördinatie binnen de NMBS-Groep
en een verbetering van de omkadering en de
prestaties van de spoorwegsector

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Christophe BASTIN**

Voorgaande documenten:

Doc 53 **2893/ (2012/2013):**

001: Wetsontwerp.
002 en 003: Amendementen.

Zie ook:

005: Tekst verbeterd door de commissie.

Doc 53 **2476/ (2012/2013):**

001: Voorstel van resolutie van de heren Balcaen en Van Hecke.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Sabien Battheu

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandepuut, Bert Wollants
PS	Véronique Bonni, Isabelle Emmery, Karine Lalieux, Linda Musin
CD&V	Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	Valérie De Bue, Luc Gustin
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Ronny Balcaen
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Alain Mathot, Patrick Moriau
Gerald Kindermans, Bercy Slegers, Liesbeth Van der Auwera
David Clarinval, Olivier Destrebecq, Jacqueline Galant
Meryame Kitir, Karin Temmerman
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Herman De Croo, Ine Somers
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

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
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e 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 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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:	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
courriel : publications@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

SOMMAIRE	Pages
I. Exposé introductif de M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques, de la Coopération au Développement, chargé des Grandes villes sur le projet de loi DOC 53 2893/001	4
II. Exposé introductif de M. Ronny Balcaen, auteur principal de la proposition de résolution DOC 53 2893/001	8
III. Discussion générale	8
A. Questions et observations des membres	8
B. Réponses du ministre	17
IV. Répliques	20
V. Discussion des articles et votes	22

INHOUD	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting door de heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over het wetsontwerp DOC 53 2893/001	4
II. Inleidende uiteenzetting door de heer Ronny Balcaen, hoofdindieners van het voorstel van resolutie DOC 53 2476/001	8
III. Algemene bespreking	8
A. Vragen en opmerkingen van de leden	8
B. Antwoorden van de minister	17
IV. Replieken	20
V. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	22

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi et la proposition de résolution jointe au cours de ses réunions des 26 et 28 juin 2013.

**I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DE
M. JEAN-PASCAL LABILLE, MINISTRE
DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DE LA
COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, CHARGÉ
DES GRANDES VILLES, SUR LE PROJET DE
LOI N° 2893**

OBJECTIFS

La SNCB historique a connu plusieurs réformes au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, le rail belge a besoin de stabilité et doit se concentrer sur l'amélioration de la qualité du service. Il faut rationaliser l'outil industriel tant du point de vue opérationnel que financier. Il faut également restaurer la confiance des passagers et des cheminots dans le système ferroviaire belge. Le service à la clientèle doit être de qualité et notamment en termes de ponctualité.

La structure actuelle ayant montré ses faiblesses et ses limites, il est nécessaire de la faire évoluer.

La réforme s'articule autour de deux entités qui seront amenées à travailler ensemble de manière intégrée. Une clarification des compétences actuelles est donc nécessaire. A l'avenir, la SNCB sera le seul point de contact pour la clientèle, c'est-à-dire ayant un lien "*B2C: Business To Customer*". INFRABEL se concentrera sur l'optimisation de la capacité ferroviaire et de la circulation des trains, c'est-à-dire ayant un lien "*B2B: Business To Business*".

Sur la base de ces principes posés par le gouvernement, un nouveau modèle de structure pour l'organisation des chemins de fer belges est proposé dans le projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui.

La répartition des activités dans des périmètres de responsabilité clairs doit renforcer l'efficacité du système ferroviaire belge dans son ensemble, tout en garantissant la sécurité ferroviaire et en préservant le statut des cheminots.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp en het toegevoegde voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 26 en 28 juni 2013.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR
DE HEER JEAN-PASCAL LABILLE,
MINISTER VAN OVERHEIDS-BEDRIJVEN
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,
BELAST MET GROTE STEDEN, OVER
WETSONTWERP NR. 2893**

DOELSTELLINGEN

De historische NMBS kende de laatste decennia een aantal hervormingen. Vandaag hebben de Belgische spoorwegen nood aan stabiliteit en moeten zij zich concentreren op de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening. Het industriële spoorweginstrumentarium moet zowel vanuit operationeel als financieel oogpunt worden gerationaliseerd. Daarnaast moet ook het vertrouwen van de reizigers en van het spoorwegpersoneel in de Belgische spoorwegen worden hersteld. De dienstverlening aan het cliënteel moet kwaliteitsvol zijn, met name in termen van stiptheid.

Gelet op de zwakheden en beperkingen die m.b.t. de huidige structuur aan het licht zijn gekomen, is het nodig ze te doen evolueren.

De hervorming concentreert zich rond twee entiteiten die op geïntegreerde wijze zullen moeten samenwerken. Er is dus een verduidelijking van de huidige bevoegdheden nodig. In de toekomst zal de NMBS het enige aanspreekpunt vormen voor zijn cliënteel, d.w.z. met een zgn. "Business To Customer"-relatie ('B2C'). INFRABEL zal zich concentreren op de optimalisering van de spoorwegcapaciteit en het treinverkeer, d.w.z. met een zgn. "Business To Business"-relatie ("B2B").

Op basis van deze principes die door de regering worden aangenomen, stelt het wetsvoorstel dat u vandaag wordt voorgelegd een nieuw structureel model voor de organisaties van de Belgische spoorwegen voor.

De verdeling van de activiteiten binnen duidelijke verantwoordelijkheidsradii moet de efficiëntie van het Belgische spoorwegsysteem in zijn geheel versterken, terwijl de spoorveiligheid en het statuut van het spoorwegpersoneel gewaarborgd blijven.

MÉTHODE

Afin de mettre en œuvre la réforme des chemins de fer et d'aboutir à un modèle à deux qui garantit la stabilité et la croissance future ainsi que la qualité et le fonctionnement efficace et durable du rail belge, de nombreuses opérations d'ordre réglementaire, sociétaire, financier, social, opérationnel et autres s'imposent. Cela nécessite l'implication d'un grand nombre d'autorités publiques et de tierces parties.

Vu l'ampleur et la complexité d'un tel processus, il n'est pas possible de régler, dès le départ, de manière précise toutes les opérations à effectuer, ni leurs modalités, ni les mesures requises. Certaines mesures concrètes de mise en œuvre de la réforme ne pourront probablement être déterminées qu'à la suite d'analyses menées par les entreprises publiques autonomes concernées et à la suite de prises de positions par des autorités publiques (telle que la Commission européenne) ou par des tierces parties. Je pense ici plus particulièrement aux opérations liées à la répartition de la dette du groupe qui devront recueillir l'avis des autorités européennes. Par ailleurs, des analyses approfondies des clauses de réadaptation des contrats d'emprunts et des contrats commerciaux dans les différentes entreprises du groupe doivent être réalisées avant de pouvoir déterminer le meilleur scénario de réorganisation pour passer de trois à deux entités.

Pour permettre aux entreprises publiques autonomes concernées d'avancer dans la réforme avec suffisamment de sécurité juridique et selon un esprit de coopération entre elles mais aussi avec le gouvernement, il est impératif de disposer d'une base légale qui dresse les grands axes de la réforme et habilite le Roi à la mettre en œuvre de la manière la plus appropriée. L'habilitation ainsi donnée au Roi pour modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur permettra l'adoption des mesures adéquates avec la rapidité et la flexibilité indispensables pour garantir le succès de la réforme.

Le recours à une loi d'habilitation s'indique lorsqu'il s'agit d'organiser une réforme très technique et de grande ampleur, comme c'est le cas ici. C'est également la technique qui a été utilisée lors de la mise en place du groupe SNCB en 2005. Les lois programmes du 22 décembre 2003 et du 9 juillet 2004 prévoyaient ainsi une large habilitation au Roi pour mettre en place la précédente réforme.

La délégation qui est faite aujourd'hui au Roi est dûment circonscrite et s'apparente plus à une loi-cadre. Elle définit de manière assez précise les compétences

METHODE

Om de in dit wetsontwerp beoogde hervorming van de spoorwegen uit te voeren en te komen tot een tweeledig model dat de toekomstige stabiliteit en groei alsook de kwaliteit en de efficiënte en duurzame werking van het Belgische spoor garandeert, zijn talrijke reglementaire, vennootschapsrechtelijke, financiële, sociale, operationele en andere verrichtingen nodig. Dit vereist de betrokkenheid van tal van overheden en derden.

Gezien de omvang en de complexiteit van een dergelijk proces, is het onmogelijk om van meet af aan alle uit te voeren verrichtingen, noch hun modaliteiten, noch de daartoe vereiste maatregelen te bepalen. Sommige concrete maatregelen ter uitvoering van de hervorming zullen wellicht slechts kunnen worden bepaald na analyses door de betrokken autonome overheidsbedrijven zelf en nadat bepaalde overheden (zoals de Europese Commissie) of derden bepaalde standpunten hebben ingenomen. Ik denk hier in het bijzonder aan de verrichtingen met betrekking tot de verdeling van de schuld van de groep die het advies van de Europese autoriteiten zullen moeten krijgen. Vooraleer het beste scenario voor de reorganisatie van drie naar twee entiteiten bepaald kan worden, moeten bovendien grondige analyses gevoerd worden van de heraanpassingsclausules van de leningscontracten en commerciële contracten in de verschillende bedrijven van de groep.

Om de betrokken autonome overheidsbedrijven de mogelijkheid te geven met voldoende rechtszekerheid en door samenwerking onderling, maar ook met de regering, vooruitgang te boeken in het kader van de hervorming, is het absoluut noodzakelijk over een wettelijke basis te beschikken die de grote lijnen van de hervorming uittekent en de Koning machtigt deze op de meest gepaste wijze uit te voeren. De machtiging die aan de Koning wordt gegeven om de geldende wettelijke bepalingen te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen, zal het mogelijk maken om met de vereiste snelheid en flexibiliteit de gepaste maatregelen te nemen om het succes van de hervorming te garanderen.

Het is aangewezen een beroep te doen op een machtingswet wanneer het om de organisatie gaat van een erg technische en omvangrijke hervorming, zoals hier het geval is. Deze techniek werd ook toegepast bij de oprichting van de NMBS-Groep in 2005. De programwetten van 22 december 2003 en 9 juli 2004 voorzagen zo een brede machtiging voor de Koning om de voorgaande hervorming op te stellen.

De delegatie die vandaag aan de Koning wordt gegeven is voldoende afgebakend en lijkt meer op een kaderwet. Ze beschrijft op vrij nauwkeurige wijze de

futures des deux entités et la manière dont elles seront dans l'avenir appelées à travailler ensemble. Je pense ici plus particulièrement aux outils que constitueront la mise en place de la filiale commune HR-Rail et la fixation d'une convention de transport qui fixera les nouvelles règles de la collaboration en vue d'assurer un service ferroviaire de qualité.

Le projet établit ainsi les principes fondamentaux de la réforme et laisse au Roi le pouvoir de déterminer, conformément à ces principes, l'ensemble des mesures les plus opportunes pour faire aboutir la réforme en œuvre à l'horizon 2014.

Il est en effet indispensable de mettre la réforme en œuvre à bref délai pour assurer la maîtrise de l'endettement du groupe SNCB. En outre, il est important de ne pas prolonger l'actuelle incertitude dans le chef du personnel, des clients et des autres parties prenantes.

Les pouvoirs délégués au Roi pour permettre la mise en œuvre de la réforme nécessiteront une confirmation ultérieure du Parlement. Bien qu'elle ne soit pas constitutionnellement requise, cette confirmation législative constitue une garantie supplémentaire et renforce le contrôle du législateur sur l'exercice du pouvoir qu'il consent au Roi.

Permettez-moi d'esquisser brièvement le contenu du projet de loi qui vous est soumis, étant entendu que nous pourrions entrer plus en détail lors de l'examen des articles.

Le titre 2 du projet de loi traite de la réforme proprement dite.

Le chapitre 1^{er} habilite le Roi à réorganiser les activités et les structures des trois entreprises publiques actuelles pour faire en sorte qu'au terme de la réforme, les chemins de fer belges soient dotés de deux entités, à savoir un gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire. Une filiale commune, HR-RAIL sera également chargée de la gestion du personnel.

Le chapitre 2 décrit l'objet et les missions de service public futures du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire. L'exposé des motifs précise, par ailleurs, de manière détaillée, la répartition future des activités entre les deux entités et servira de cadre pour les arrêtés royaux.

toekomstige bevoegdheden van de twee entiteiten en de manier waarop ze in de toekomst zullen moeten samenwerken. Ik denk hier met name aan de instrumenten van de opstelling van de gemeenschappelijke dochter- onderneming HR-Rail en de bepaling van een vervoersovereenkomst die de nieuwe samenwerkingsregels zal bepalen voor het waarborgen van een kwaliteitsvolle spoordienst.

Het ontwerp legt zo de basisprincipes van de hervorming vast en geeft de Koning de bevoegdheid om, in overeenstemming met deze principes, een geheel aan maatregelen te bepalen dat het meest geschikt is om deze hervorming tegen 2014 tot een goed einde te brengen.

Het is inderdaad noodzakelijk dat de hervorming snel wordt uitgevoerd, teneinde de schuld van de NMBS-groep te beheersen. Het is bovendien belangrijk de huidige onzekerheid bij het personeel, het cliënteel en andere belanghebbende partijen niet te laten aanslepen.

De machten die aan de Koning worden overgedragen om de uitvoering van de hervorming mogelijk te maken zullen later door het Parlement bevestigd moeten worden. Hoewel dat grondwettelijk niet vereist wordt, vormt deze wettelijke bevestiging een bijkomende waarborg en versterkt ze de controle van de wetgever over de uitoefening van de macht die hij aan de Koning toestaat.

Sta me toe de inhoud van het wetsontwerp dat u wordt voorgelegd kort te schetsen, met dien verstande dat we tijdens de bespreking van de artikelen meer in detail zullen kunnen treden.

Titel 2 van het wetsontwerp behandelt de eigenlijke hervorming.

Hoofdstuk 1 machtigt de Koning om de activiteiten en de structuren van de drie huidige overheidsbedrijven te reorganiseren om er na afloop van de hervorming voor te zorgen dat de Belgische spoorwegen zouden voorzien zijn van twee entiteiten, zijnde een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming. Een gemeenschappelijke dochter-onderneming, HR-Rail, zal ook belast worden met het personeelsbeheer.

Hoofdstuk 2 beschrijft het toekomstige doel en de opdrachten van openbare dienst van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegonderneming. De memorie van toelichting bepaalt bovendien op nauwkeurige wijze de toekomstige verdeling van de activiteiten tussen de twee entiteiten en zal als kader dienen voor de koninklijke besluiten.

Le chapitre 3 porte sur le personnel. Le projet réaffirme le maintien du statut unique du cheminot qui relèvera toujours de la seule Commission paritaire nationale. Le modèle de concertation sociale et de gestion des ressources humaines est garanti. Par la création d'une filiale commune, HR-Rail, les cheminots continueront à dépendre d'un employeur unique. La viabilité financière et économique de HR Rail, fera, de la part du gouvernement, l'objet d'une attention particulière.

Le chapitre 4 est consacré à la convention de transport, en tant qu'outil permettant de renforcer la collaboration opérationnelle entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Cette convention sera centrée sur l'exécution de la première mission de service public qui est de fournir des prestations ponctuelles et de qualité pour les voyageurs en transport intérieur.

Le titre 3 porte sur la régulation dans le contexte de la réforme et d'une structure à deux entités.

Le chapitre 1^{er} vise à habiliter le Roi en vue d'étendre les missions du régulateur ferroviaire pour lui donner, notamment, un rôle dans le contrôle et le règlement des litiges liés à la convention de transport.

Le chapitre 2 vise, quant à lui, à définir des règles non discriminatoires en matière d'accès aux services à fournir aux entreprises ferroviaires.

Le titre 4 prévoit une habilitation pour le Roi en vue de modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur en vue de faire aboutir la réforme selon les principes repris dans le projet de loi et son exposé des motifs. Les pouvoirs du Roi sont limités dans le temps et expirent le 1^{er} juin 2014. La confirmation législative des arrêtés royaux devra, quant à elle, intervenir dans les douze mois.

Hoofdstuk 3 betreft het personeel. Het ontwerp herbevestigt het behoud van het eenheidsstatuut van het spoorwegpersoneel dat altijd alleen de bevoegdheid zal zijn van het Nationaal Paritair Comité. Het sociaal overlegmodel en het personeelsbeheer worden gewaarborgd. Door de oprichting van een gemeenschappelijke dochter-onderneming HR-Rail zal het spoorwegpersoneel van één eenheidswerkgever afhankelijk blijven. De financiële en economische leefbaarheid van HR Rail zal vanwege de regering bijzondere aandacht krijgen.

Hoofdstuk 4 is gewijd aan de vervoersovereenkomst, als instrument om de operationele samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming te versterken. Deze overeenkomst zal gericht zijn op de uitvoering van de eerste opdracht van openbare dienst, die erin bestaat stipte en kwaliteitsvolle diensten aan te bieden voor de reizigers in het binnenlands vervoer.

Titel 3 betreft de regulering in de context van de hervorming en van de tweeledige structuur.

Hoofdstuk 1 beoogt de machtiging van de Koning met het zicht op de uitbreiding van de opdrachten van de spoorwegregulator om deze met name een rol te geven in de controle en de regulering van geschillen in verband met de vervoersovereenkomst.

Hoofdstuk 2 beoogt op zijn beurt niet-discriminerende regels vast te stellen inzake toegang tot de diensten die verleend worden aan de spoorwegondernemingen.

Titel 4 voorziet een machtiging voor de Koning om de van kracht zijnde wettelijke bepalingen te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen om de hervorming volgens de principes van het wetsontwerp en de memorie van toelichting tot een goed einde te brengen. De bevoegdheden van de Koning worden in de tijd beperkt en vervallen op 1 juni 2014. De wettelijke bekrachtiging zal op haar beurt binnen de 12 maanden moeten plaatsvinden.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. RONNY BALCAEN, AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION N° 2476

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) renvoie aux développements de la proposition (DOC 53 2476/001, p. 3-11).

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Steven Vandeput (N-VA) regrette que le gouvernement ait mis presque deux ans pour arriver à ce projet de loi qui n'est selon lui qu'un renvoi de la plupart des dispositions concrètes à des arrêtés royaux.

Il n'y a pas de discussion sur les objectifs, indiqués dans l'exposé des motifs, qui sont d'avoir une structure moins lourde, de placer le voyageur central, et d'offrir un meilleur service.

Le projet ne parle pas, cependant, de la nécessité de réduire les 3 milliards d'euros donnés chaque année par l'État fédéral à la SNCB. Selon l'orateur, le projet de loi ne témoigne d'aucune recherche d'efficacité. En outre, il ne prépare pas le rail à la libéralisation à venir dans les prochaines années et aux changements de la réglementation européenne. La libéralisation doit pourtant être une opportunité pour le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur à viser plus d'efficacité et un meilleur fonctionnement dans un contexte concurrentiel, comme on l'a vu notamment dans les secteurs des télécommunications ou postaux.

M. Vandeput regrette que la réforme n'aboutisse finalement à aucune simplification de la structure du groupe. En effet, elle remplace la holding actuelle par une holding "light" (HR Rail), qui est en fait une troisième entreprise autonome. Au vu des participations respectives de l'État fédéral et des deux entreprises, l'orateur est d'avis qu'on ne peut considérer HR Rail comme un "joint venture". Pourquoi était-il nécessaire de prévoir une telle entité, au vu en particulier des garanties prévues par la Commission Paritaire Nationale. Selon l'orateur, HR Rail sera un frein à la croissance des deux entreprises. Les deux sociétés ayant des objets complètement différents, pourquoi les enfermer dans un tel carcan, alors qu'une certaine différenciation aurait permis de beaucoup mieux les préparer à la libéralisation à venir? En outre, HR Rail aura un coût

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER RONNY BALCAEN, HOOFDINDIENER VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE NR. 2476

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) verwijst naar de toelichting. (Doc 53 2476/001, p. 3-11).

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Steven Vandeput (N-VA) betreurt dat de regering bijna twee jaar over de uitwerking van dit wetsontwerp heeft gedaan, dat volgens hem niet meer inhoudt dan voor de meeste concrete bepalingen te verwijzen naar koninklijke besluiten.

De spreker heeft geen problemen met de in de memorie van toelichting aangegeven doelstellingen: met een lichtere structuur werken, de reiziger centraal stellen en een betere service bieden.

In het wetsontwerp wordt echter geenszins gewag gemaakt van de noodzaak de 3 miljard euro die de Federale Staat jaarlijks aan de NMBS verstrekt, te verminderen. Volgens de spreker geeft het wetsontwerp evenmin blijk van enig streven naar doeltreffendheid. Voorts bereidt het de spoorwegen niet voor op de liberalisering die de komende jaren wordt doorgevoerd, noch op de veranderingen in de EU-regelgeving. De liberalisering moet voor de infrastructuurbeheerder en de exploitant nochtans een prima gelegenheid zijn om te streven naar meer doeltreffendheid en naar een betere werking binnen een concurrentiële context, zoals ook elders is gebeurd, met name in de telecommunicatie- en de postsector.

De heer Vandeput vindt het jammer dat de hervorming uiteindelijk niet leidt tot enige vereenvoudiging van de groepsstructuur. De huidige holding wordt immers vervangen door een "light-holding" (HR Rail), wat eigenlijk een derde autonome onderneming is. Gelet op de respectieve participaties van de Federale Staat en de twee ondernemingen, meent de spreker dat HR Rail niet mag worden beschouwd als een joint venture. Waarom was het nodig te voorzien in een dergelijke entiteit, met name in het licht van de door de Nationale Paritaire Commissie in uitzicht gestelde garanties? Volgens de spreker zal HR Rail een belemmering vormen voor de groei van de beide bedrijven. Die twee ondernemingen hebben totaal uiteenlopende oogmerken; waarom worden ze dan in een dergelijk keurslijf gedrongen, terwijl enige differentiatie de mogelijkheid had geboden ze veel beter voor te

très important, sans compter le coût de la Commission Paritaire Nationale et de ses 26 membres.

L'orateur se pose par ailleurs des questions concernant la conformité à long terme de la structure proposée, en particulier dans le contexte de la séparation stricte exigée au niveau européen. En outre, l'entreprise ferroviaire pourra-t-elle rester concurrentielle sur un marché libéralisé? Comment pourra-t-on faire baisser la dette du groupe?

L'article 3 du projet de loi prévoit le transfert à l'entreprise ferroviaire de la licence d'entreprise ferroviaire de la SNCB, du certificat de sécurité et de la capacité d'infrastructure¹. L'orateur se demande si on n'a pas oublié le transfert du contrat d'utilisation.

Le rôle du régulateur est renforcé, via entre autres l'avis motivé non contraignant qu'il rendra sur le contenu de la convention de transport². Pourquoi cet avis est-il non contraignant alors que le régulateur devra pourtant jouer un rôle d'arbitre en cas de conflit entre les entreprises?

La convention de transport, si elle constitue une bonne chose en soi, ne tient néanmoins pas compte de la libéralisation à venir qui amènera d'autres entreprises ferroviaires sur le marché du transport de voyageurs. Ne faudrait-il pas prévoir, dès aujourd'hui, un traitement non discriminatoire pour ces autres sociétés? La même question se pose concernant les règles en matière de services à fournir aux entreprises ferroviaires et les priorités que peuvent établir ces entreprises ferroviaires concernant leurs trains. Il semble qu'on n'ait pas tenu compte des futures sociétés de transport qui arriveront sur le marché dans quelques années.

Quelle est, en outre, la vision du ministre concernant le transport de biens, qui fait toujours partie des missions de la SNCB? Le ministre répond toujours que B-Logistics est une entreprise privée sur laquelle le gouvernement n'exerce pas de tutelle. En cas de rachat de B-Logistics, la SNCB développera-t-elle ses propres services de transports de biens? Il faut de la clarté à ce propos.

M. Vandeput conclut son intervention en regrettant à nouveau que le gouvernement se soit limité à faire une réforme minimale, sur pression des syndicats notamment, sans prendre en compte l'avenir du rail européen. Cette réforme

bereiden op aanstaande liberalisering? Voorts zal HR Rail heel wat kosten, zulks nog afgezien van de kosten voor de Nationale Paritaire Commissie en de 26 leden ervan.

Tevens vraagt de spreker zich af of de voorgestelde structuur op lange termijn conform de regels zal zijn, meer bepaald tegen de achtergrond van de op EU-echelon gevestigde strikte scheiding. Zal de spoorwagonderneming overigens wel concurrentieel kunnen blijven op een geliberaliseerde markt? Hoe zal de schuldenlast van de groep kunnen worden teruggedrongen?

Artikel 3 van het wetsontwerp stelt in uitzicht dat de vergunning van spoorwagonderneming van de NMBS, het veiligheidscertificaat en de infrastructuurcapaciteit worden overdragen aan de spoorwagonderneming¹. Het lid vraagt zich af of niet is vergeten ook de gebruiksovereenkomst over te dragen.

De rol van de toezichthouder wordt versterkt, onder meer via het niet-bindende advies dat hij zal uitbrengen over de inhoud van de vervoersovereenkomst². Waarom is dat advies niet bindend, terwijl de toezichthouder nochtans als arbiter zal moeten fungeren bij een conflict tussen de bedrijven?

Hoewel de vervoersovereenkomst op zich een goede zaak is, houdt die toch geen rekening met de aanstaande liberalisering, die andere spoorwagondernemingen op de markt voor reizigersverkeer zal doen verschijnen. Moet niet nu al worden gezorgd voor een niet-discriminerende behandeling van die andere ondernemingen? Dezelfde vraag rijst voor de regels in verband met de aan de spoorwagondernemingen te verlenen diensten en met de prioriteiten welke die spoorwagondernemingen kunnen stellen voor hun treinen. Kennelijk is geen rekening gehouden met de vervoerondernemingen die over enkele jaren de markt zullen betreden.

Welk standpunt neemt de minister voorts in over het goederenvervoer, dat nog altijd tot het NMBS-takenpakket behoort? De minister antwoordt nog altijd dat B-Logistics een privéonderneming is, waar de regering niet voor bevoegd is. Zal de NMBS bij een overname van B-Logistics haar eigen goederenvervoerdiensten uitbouwen? Dienaangaande is duidelijkheid vereist.

Tot besluit van zijn betoog geeft de heer Vandeput nogmaals uiting aan zijn teleurstelling over het feit dat de regering zich met name onder druk van de vakbonden tot een minimale hervorming heeft beperkt, zonder

¹ DOC 53 2893/001, p.48.

² DOC 53 2893/001, p.54

¹ DOC 53 2893/001, blz. 48.

² DOC 53 2893/001, blz. 54.

constitue selon lui une occasion manquée d'améliorer le service, l'efficacité et de préparer la libéralisation.

Mme Linda Musin (PS) ne souhaite pas recommencer des débats menés depuis de longs mois. Elle rappelle qu'il était nécessaire de réformer la structure actuelle du Groupe SNCB qui avait montré ces limites et ces incohérences.

Les objectifs du nouveau Groupe SNCB sont clairs: une structure simplifiée, plus cohérente et plus efficace; un groupe SNCB davantage axé sur les besoins de ses usagers. L'oratrice ajoute un point fondamental pour son groupe qui consiste en une nouvelle structure axée également sur le respect de ses travailleurs, notamment par le biais du maintien du statut unique du cheminot.

Ce projet de loi est une étape essentielle puisqu'il dessine, en quelque sorte, le squelette du nouveau groupe SNCB: un groupe à deux entités auxquelles s'ajoute HR rail, garant du dialogue social et du statut du cheminot. Mais aussi importante que soit cette étape, ce n'est pas la dernière.

L'oratrice rappelle qu'il y a, depuis plusieurs mois, une véritable concertation entre les différentes parties qui doivent mener à la réalisation de cette réforme. Toutes ces discussions continuent et continueront après le vote de ce projet de loi. Cela semble évident que, comme lors du passage de la SNCB unitaire vers le groupe SNCB, on ne puisse régler aujourd'hui tous les détails, toutes les modalités qu'impliquent une telle restructuration.

Puisque la plupart des questions ne trouveront une réponse finale que lors de la rédaction des arrêtés royaux, l'oratrice interroge le ministre non seulement sur ce projet de loi mais aussi sur les futurs arrêtés royaux.

Mme Musin rappelle que deux points lui tiennent particulièrement à cœur: le maintien du statut unique du cheminot et le maintien d'un dialogue social de qualité mais aussi la convention de transport. Si le projet de loi répond à ses questions quant au statut et au dialogue social via HR Rail, elle souhaite obtenir plus de précisions quant à cette convention de transport entre les deux entités.

rekening te houden met de toekomst van de Europese spoorwegen. Deze hervorming is volgens hem een gemiste kans om de service en de doeltreffendheid te verbeteren, en om zich op de liberalisering voor te bereiden.

Mevrouw Linda Musin (PS) wil de al maandenlang gevoerde debatten niet herbeginnen. Zij herinnert eraan dat het noodzakelijk was over te gaan tot een hervorming van de huidige structuur van de NMBS-Groep, die blijk had gegeven van beperkingen en inconsistenties.

De doelstellingen van de nieuwe NMBS-Groep zijn duidelijk: een vereenvoudigde, coherenter en doeltreffender structuur, en een groep die meer gericht is op de behoeften van de gebruikers ervan. Het lid vult dit aan met een voor haar fractie fundamenteel aspect, met name een nieuwe structuur die ook is gericht op respect voor de werknemers ervan, te weten via de handhaving van het eenheidsstructuur voor het gehele spoorwegpersoneel.

Dit wetsontwerp vormt een essentiële stap, omdat het in zekere zin de krijtlijnen trekt voor de nieuwe NMBS-groep: een groep met twee entiteiten, met daarnaast HR Rail, een nieuwe vennootschap die de sociale dialoog en het statuut van het spoorwegpersoneel in goede banen moet leiden. Hoe belangrijk die stap ook is, de laatste is het daarom niet.

De spreker wijst erop dat de verschillende betrokken partijen de voorbije maanden druk hebben overlegd over de tenuitvoerlegging van de hervorming. Die besprekingen duren voort en zullen na de stemming over het wetsontwerp blijven voortduren. Dat lijkt vanzelfsprekend want, net als bij de omvorming van de unitaire NMBS tot de NMBS-groep, kunnen niet alle details en alle nadere regels van een dergelijke herstructurering vandaag worden afgehandeld.

Daar op de meeste vragen pas een definitief antwoord zal kunnen worden gegeven wanneer de koninklijke besluiten worden opgesteld, zal de spreker de minister niet alleen vragen stellen over dit wetsontwerp maar ook over de in uitzicht gestelde koninklijke besluiten.

Mevrouw Musin herinnert eraan dat twee aspecten haar na aan het hart liggen: het behoud van het eenheidsstatuut van het spoorwegpersoneel en het behoud van een gedegen sociale dialoog, enerzijds, en de vervoersovereenkomst, anderzijds. Aan haar bekommerning voor het statuut en de sociale dialoog wordt in het wetsontwerp tegemoet gekomen via de oprichting van HR Rail, maar ze wil graag wat meer uitleg omtrent de vervoersovereenkomst tussen de twee entiteiten.

Qu'en est-il des futurs arrêtés royaux et des discussions qui ont lieu entre les différentes parties prenantes à ce sujet? Y a-t-il des points plus problématiques, notamment concernant la question épineuse de la dette? Et plus précisément, où en sont les discussions et le futur contenu de la convention de transport qui doit permettre, justement, d'éviter certains dysfonctionnements actuels? Le projet de loi définit par ailleurs cette convention de transport comme étant un "contrat": que signifie exactement ce mot?

Enfin, ce projet comporte également une deadline — juin 2014 — qu'en est-il du timing de la suite de cette réforme et de ses futurs arrêtés?

Mme Valérie De Bue (MR) considère que ce projet de loi est une étape essentielle pour l'avenir du rail en Belgique. Elle soutient donc ce texte. Il sera néanmoins essentiel de traduire urgemment cette réforme sur le terrain au vu des attentes énormes de la populations en matière de ponctualité, d'intermodalité, de qualité du service, de sécurité et d'offre de transport notamment.

L'oratrice souhaite avoir plus d'informations concernant la plan de rationalisation des filiales. Ce plan est-il déjà prévu?

Qu'en est-il par ailleurs du timing de mise en œuvre de la réforme et des périodes de transitions qui sont prévues?

Mme De Bue souhaite en outre connaître l'état des négociations avec les syndicats sur le sujet et le climat social dans le groupe SNCB de manière générale, sachant que la concertation sociale est un sujet très délicat au sein du groupe.

Enfin, elle demande au ministre plus de précisions concernant la gestion de la dette et la répartition prévue entre les entreprises du groupe.

M. David Geerts (sp.a) soutient cette réforme qui constitue un compromis précieux. Selon lui, la discussion concernant la ponctualité et le confort n'a rien à voir avec la structure du groupe mais plutôt avec la culture d'entreprise.

L'orateur est d'avis que l'accent mis sur la mobilité en réseau est une très bonne chose. La mission de la SNCB est en effet plus que le seul déplacement du voyageur d'un point A à un point B. Le voyageur veut en effet aussi un accueil propres et des gares de qualité, mais aussi des possibilités de parking pour les voitures et les vélos notamment. En outre, il faut une organisation professionnelle vers la clientèle et une

Hoe staat het met de toekomstige koninklijke besluiten, en met de besprekingen tussen de belanghebbende partijen terzake? Zijn er bepaalde pijnpunten, zoals in verband met het netelige schuldvraagstuk? Quid meer bepaald met het overleg over en met de toekomstige inhoud van de vervoersovereenkomst, die er net voor moet zorgen dat met bepaalde bestaande disfuncties komaf wordt gemaakt? In het wetsontwerp wordt die vervoersovereenkomst trouwens een "contract" genoemd: wat betekent dit concreet?

Tot slot staat in het wetsontwerp ook een deadline, namelijk juni 2014; wat is het tijdspad voor het vervolg van deze hervorming en voor de toekomstige besluiten?

Mevrouw Valérie De Bue (MR) ziet dit wetsontwerp als een essentiële stap voor de toekomst van de Belgische spoorwegen; ze steunt dan ook de tekst. Toch is het heel belangrijk dat deze hervorming dringend in praktijk wordt gebracht, want de verwachtingen van de gebruikers in verband met onder meer stiptheid, intermodaliteit, kwaliteit van de dienstverlening, veiligheid en vervoersaanbod, zijn heel hoog.

De spreker wil graag enige toelichting over het rationaliseringsplan voor de dochterondernemingen. Zit dat plan in de pijplijn?

Hoe zit het overigens met het tijdspad voor de uitvoering van de hervorming en de geplande overgangperiodes?

Mevrouw De Bue wenst ook nog te vernemen hoe ver de onderhandelingen daarover met de vakbonden staan en hoe het in het algemeen met het sociaal klimaat binnen de NMBS-groep gesteld is, aangezien het sociaal overleg een heel heikel punt is binnen de groep.

Tot slot verzoekt zij de minister om meer uitleg over het beheer van de schuld en de geplande verdeling over de ondernemingen van de groep.

De heer David Geerts (sp.a) staat achter deze hervorming, die het resultaat is van een kostbaar compromis. Volgens hem heeft de discussie over de stiptheid en het comfort niets te maken met de structuur van de groep, maar veeleer met de bedrijfscultuur.

Volgens de spreker is het een zeer goede zaak dat de nadruk wordt gelegd op de "genetwerkte mobiliteit". De taak van de NMBS houdt immers méér in dan de reiziger te vervoeren van punt A naar punt B; de reiziger wil ook een degelijke ontvangst en kwalitatief hoogstaande stations, naast voldoende parkeergelegenheid voor auto's en stallingen voor fietsen. Bovendien is er nood aan een professionele klantgerichte organisatie

meilleure cohérence au niveau de la gestion des gares notamment.

En matière de ponctualité, la réforme prévoit une collaboration renforcée entre “Traffic Control” et le service “Reizigers Dispatching Voyageurs”. L’orateur fait référence à l’exemple néerlandais où il apparaît que le fait de travailler en concertation mutuelle est très efficace. L’orateur rappelle aussi à quel point la communication vers les voyageurs est essentielle.

M. Geerts insiste par ailleurs sur l’importance d’avoir le soutien des travailleurs et des organisations des travailleurs pour porter ce type de réforme. C’est également une bonne chose que le statut unique soit maintenu. À ce propos, l’orateur demande au ministre si les organisations syndicales sont satisfaites du projet de réforme et si des négociations sont encore envisagées avec ces organisations.

Concernant la convention de transport, on ne peut qu’encourager une simplification des procédures actuelles se basant sur des SLA entre les entreprises.

Par ailleurs, il faut essayer de trouver une solution concernant la dette de manière à ne mettre aucune des deux entreprises en danger dès le départ. Il est nécessaire de permettre à celles-ci d’investir sans que la dette ne continue d’augmenter.

L’orateur est d’avis qu’il est tout à fait logique de diminuer le nombre de filiales. Celles-ci ont énormément fait appel à la consultance par le passé. Il faut essayer de garder un maximum de compétences en interne, au vu en particulier du caractère temporaire des missions de consultance.

M. Geerts se demande ce qu’il adviendra des missions de Securail spécifiquement liées à l’infrastructure étant donné que les tâches de Securail reviendront dorénavant à la SNCB. Faudra-t-il conclure un accord de coopération entre les deux entreprises?

Les personnes s’occupant des annonces des trains, relevant actuellement en partie de “Traffic control”, seront-elles transférées vers l’opérateur?

Par ailleurs, l’orateur constate que le gestionnaire de l’infrastructure reprendra en outre les activités de télécommunication et les infrastructures informatiques, et, dans ce cadre, la participation de la Holding dans la filiale Syntigo. Qu’en est-il des filiales telles que NewCo? Connaissant l’influence de la tarification de l’infrastructure sur l’offre que pourra proposer

en een grotere samenhang op het vlak van met name het stationsbeheer.

Wat de stiptheid betreft, voorziet de hervorming in een versterkte samenwerking tussen “Traffic Control” en de dienst “Reizigers Dispatching Voyageurs”. De spreker verwijst naar Nederland, waar een dergelijke onderlinge samenwerking heel efficiënt is gebleken. De spreker herhaalt ook hoe essentieel de reizigerscommunicatie is.

De heer Geerts onderstreept voorts hoe belangrijk het is dat voor een dergelijke hervorming een draagvlak bestaat bij de werknemers en de werknemersorganisaties. Bovendien is het positief dat het eenheidsstatuut gehandhaafd blijft. In dit verband vraagt de spreker de minister of de vakbonden tevreden zijn over de in uitzicht gestelde hervorming en of er nog onderhandelingen met hen op de agenda staan.

Aangaande de vervoersovereenkomst valt een vereenvoudiging van de bestaande procedures, gebaseerd op SLA’s tussen de ondernemingen, alleen maar toe te juichen.

Overigens moet worden gezocht naar een oplossing voor het schuldenvraagstuk, zodat geen van beide ondernemingen al van meet af aan in een risicopositie verkeert. Die ondernemingen moeten de kans krijgen te investeren, zonder dat de schuld blijft aangroeien.

Volgens de spreker is het de logica zelf dat het aantal filialen wordt verminderd. Ze hebben in het verleden ontzettend vaak een beroep gedaan op consultancy. We moeten proberen zoveel mogelijk competenties in huis te houden, met name gelet op het tijdelijke karakter van consultancy-opdrachten.

De heer Geerts vraagt zich af wat er zal gebeuren met de taken van Securail die specifiek betrekking hebben op de infrastructuur, aangezien de NMBS voortaan dat takenpakket van Securail zal overnemen. Zal tussen de beide ondernemingen een samenwerkingsovereenkomst moeten worden gesloten?

Zullen de momenteel voor een deel onder “Traffic Control” ressorterende treinomroepers naar de operator worden overgeheveld?

Bovendien constateert de spreker dat de infrastructuurbeheerder ook de telecomactiviteiten en de informatica-infrastructuur zal overnemen en, in die context, de participatie van de Holding in de Syntigo-dochter. Wat gebeurt er met de dochterondernemingen zoals NewCo? Heeft men, wetende welke invloed de infrastructuurtarifiering heeft op het aanbod dat de operator

l'opérateur, a-t-on réfléchi à la question de la tarification, sachant en particulier que la tarification de l'infrastructure est assez élevée en Belgique par rapport notamment au voisin néerlandais?

M. Tanguy Veys (VB) formule deux critiques fondamentales. En recourant à l'expédient d'une loi d'habilitation, le gouvernement met *de facto* le parlement hors-jeu. Le projet de loi à l'examen est d'ailleurs examiné à la vitesse du TGV au parlement. Tout le train de réformes est pour ainsi dire réalisé par voie d'arrêté royal. Par ailleurs, la réforme, en passant de trois entités à deux et demie, passe à côté de son véritable objectif, à savoir réaliser des économies au niveau des coûts, alléger la dette et améliorer l'image de l'entreprise. Dans l'intervalle, les problèmes de la SNCB s'accumulent: la société traîne une mauvaise image, son financement est en péril, la communication — tant interne que vis-à-vis des voyageurs et des médias — est pitoyable, le personnel est mécontent, la ponctualité est de plus en plus mise à mal, la sécurité laisse à désirer, l'offre est médiocre, l'efficacité — comme le confirme d'ailleurs la Cour des comptes — est inexistante. L'intervenant plaide en faveur d'une approche intégrée. De nombreux exemples de l'étranger, des rapports de bureaux d'études (de Roland Berger, du Boston Consulting Group, etc.), de la Banque nationale et de la Cour des comptes montrent qu'il n'est possible de réaliser des économies qu'en ramenant toutes les entités sous un seul dénominateur. À l'heure actuelle, les innombrables chevauchements et les accords de coopération boiteux n'ont pas disparu. Le savoir-faire n'est pas partagé mais jalousement conservé au sein de son entité. De même, le personnel ne peut se rallier à une structure à deux entités. Les grèves qui ne manqueront pas d'éclater annihileront complètement les effets recherchés par la réforme. Le nombre de filiales ne sera pas réduit. L'escalade des frais de consultance se poursuivra. Le modèle de holding intégré, qui n'est pas en porte-à-faux avec les directives européennes, qui exigent uniquement une scission comptable pour les fonctions essentielles, est, comme l'exemple de la Suisse et de l'Allemagne le montre, le seul en mesure de réduire de façon draconienne les surcoûts liés à la structure. Même le paysage ferroviaire en France, où deux gestionnaires de l'infrastructure ont été créés, évolue de nouveau vers une structure unique. Ce modèle est le seul qui permette de s'attaquer efficacement aux nombreux problèmes qui se posent à la SNCB. Apparemment, la voie qui est empruntée, en l'occurrence celle de la scission, est la seule qui permette de préserver les privilèges d'un certain nombre de patrons du rail.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) ne veut pas d'une répétition gratuite d'un débat mené précédemment (cf. Doc

zal kunnen doen, nagedacht over de tarifiering, meer bepaald in de wetenschap dat de infrastructuurtarifiering vrij hoog ligt in België, vergeleken bij onder meer buurland Nederland?

De heer Tanguy Veys (VB) uit twee fundamentele punten van kritiek. Doordat de regering haar toevlucht zoekt tot een machtigingswet, zet ze het parlement *de facto* buiten spel. Het voorliggende wetsontwerp wordt overigens op sneltreintempo door het parlement gejaagd. De hele hervormingstrein wordt sowieso bij koninklijk besluit doorgevoerd. Voorts mist de hervorming, door van drie entiteiten naar tweeëneenhalve entiteit over te gaan, haar eigenlijke doel, namelijk kostenbesparing, schuldverlichting en imagoverbetering. Intussen stapelen de problemen van de NMBS zich op: de maatschappij heeft een slecht imago, haar financiering staat op de helling, de communicatie — zowel intern als ten aanzien van de reizigers en de media — is belabberd, het personeel is ontevreden, de stiptheid verslechtert almaar, de veiligheid laat te wensen over, het aanbod is pover, de efficiëntie — zoals overigens bevestigd door het Rekenhof — ver te zoeken. De spreker pleit voor een geïntegreerde aanpak. Talloze voorbeelden uit het buitenland, rapporten van studiebureau's (van Roland Berger, van de Boston consulting Group, enzovoort), van de Nationale Bank en van het Rekenhof tonen aan dat kosten alleen bespaard kunnen worden wanneer men alle entiteiten onder één noemer brengt. Thans worden de talloze overlappingen en de krakkemikkige samenwerkingsakkoorden niet uit de wereld geholpen. De knowhow wordt niet gedeeld maar angstvallig binnen de eigen entiteit gehouden. Ook het personeel kan zich niet vinden in een tweeledige structuur. Stakingen zullen de door de hervorming beoogde effecten totaal uithollen. Het aantal dochterondernemingen zal niet worden gereduceerd. De kosten voor consultancy zullen uit de pan blijven rijzen. Een geïntegreerd holdingmodel, dat niet tegengesteld is aan de Europese richtlijnen die slechts een boekhoudkundige scheiding eisen voor de essentiële functies, is zoals het voorbeeld van Zwitserland en Duitsland aantoon, als enige in staat de structuurgereleerde meerkosten drastisch te reduceren. Zelfs het spoorweglandschap in Frankrijk, waar twee infrastructuurbeheerders in het leven waren geroepen, evolueert opnieuw naar een eenledige structuur. Deze laatste is als enige in staat de talloze problemen waarmee de NMBS geconfronteerd wordt efficiënt aan te pakken. Blijkbaar is de weg die is ingeslagen, namelijk die van de splitsing, de enige die de privileges van een aantal spoorbazen kan veilig stellen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wenst geen klakkeloze herhaling van een reeds gevoerd debat (cfr. Doc

53 2568/001). L'intervenant se dit satisfait des contours de la réforme. Il est crucial que le voyageur soit au cœur des préoccupations. Dans la note présentée en juin 2012 par le prédécesseur du ministre, tel n'était pas encore le cas. Le débat mené a manifestement fait mûrir les esprits. L'approche B2C ("business-to-customer") pour la SNCB et l'approche B2B ("business-to-business") pour Infrabel, surtout, sont tout à fait positives, dès lors que pour le voyageur, la SNCB devient l'unique interlocuteur, et ce, pour tous les aspects le concernant, allant des emplacements vélo et des parkings à tout ce qui se passe à bord du train. Infrabel doit fournir un réseau ferroviaire de qualité sur lequel la SNCB — et dans le futur éventuellement d'autres entreprises ferroviaires — peut faire circuler des trains. En délimitant clairement les compétences de chacun, il sera mis fin au système de parapluie, où la faute était systématiquement rejetée sur autrui. De même, le personnel, qui devait souvent constater avec dépit les imperfections de la structure, dispose désormais des clarifications nécessaires. L'offre intégrée en matière de transport, dans le cadre de laquelle le train n'est qu'un maillon de la chaîne de mobilité, doit nous inciter à développer une vision multimodale quasi inexistante jusqu'à ce jour. Le rapport récent de l'OCDE sur la Belgique a souligné la nécessité de disposer d'un plan d'infrastructure nationale à long terme intégrant tous les modes de transport. L'intervenant plaide pour ne pas se focaliser sur un plan d'investissement pluriannuel (PIP) courant jusqu'en 2025. Le plan d'investissement doit aller dans le même sens que le plan de transport ferroviaire. Ils ne peuvent être envisagés séparément. Le recours à une loi d'habilitation doit rester exceptionnel pour faire face à une situation exceptionnelle. La période de transition doit être engagée avec rapidité et souplesse pour lever les incertitudes qui pèsent sur le personnel quant à son avenir. Pourquoi le projet ne précise-t-il rien concernant la mise en œuvre formulée précédemment d'un manager de transition? Comment la dette sera-t-elle répartie? Les rémunérations versées pour les sillons ferroviaires seront-elles plus conformes au marché? Comment va-t-on réduire le nombre de filiales — dont la multiplication anarchique est stigmatisée par plusieurs instances? Comment les Régions — qui jouent notamment un rôle crucial en matière de RER — pourront-elles faire entendre leur voix dans les conseils d'administration? Sur ces points également, le projet de loi est muet.

La réforme actuelle n'est qu'un premier pas d'un long processus. Une bonne structure est une condition *sine qua non* à un service de qualité, mais n'offre bien sûr pas de garantie absolue. Lors du débat évoqué ci-dessus, il est apparu clairement que n'importe quelle structure compte de bonnes et de mauvaises entreprises ferroviaires.

53 2568/001). De spreker uit zijn tevredenheid over de krijtlijnen van de hervorming. Cruciaal is dat de reiziger centraal komt te staan. In de nota die in juni 2012 door de voorganger van de minister werd voorgelegd, was dit nog niet het geval. Het gevoerde debat heeft blijkbaar de geesten doen rijpen. Vooral de B2C-benadering voor de NMBS ("business-to-customer") en de B2B-benadering voor Infrabel ("business-to-business") is ronduit positief te noemen omdat voor de treinreiziger de NMBS aldus het enige aanspreekpunt wordt, en dit voor alle aspecten waar die reiziger mee geconfronteerd wordt, van fiets-tellingen en parkings tot al wat zich in de trein afspeelt. Infrabel moet voor een kwaliteitsvol spoorweginet zorgen waarop de NMBS — en in de toekomst mogelijkerwijs ook andere spoorbedrijven — treinen kan laten rijden. De duidelijke afbakening van wie wat behoort te doen zal een eind maken aan het parapluysysteem, waarbij de schuld steeds bij de ander werd gelegd. Ook het personeel, dat vaak met lede ogen de onvolkomenheden van de structuur moest constateren, krijgt thans de noodzakelijke duidelijkheid. Het geïntegreerd vervoersaanbod, waarbij de trein slechts één schakel is van de hele mobiliteitsketen, is een aanzet om een heden nog quasi onbestaande multimodale visie op mobiliteit te ontwikkelen. Het recent rapport van de OESO over België onderstreepte de nood aan een nationaal infrastructuurplan op lange termijn, waarin alle vervoersmodi geïntegreerd zouden zijn. De spreker pleit ervoor zich niet vast te pinnen op een meerjareninvesteringsplan (MIP) dat tot 2025 loopt. Het investeringsplan moet sporen met het spoorvervoerplan. Beiden kunnen niet los van elkaar worden gezien. De toevlucht tot een machtigingswet dient uitzonderlijk te blijven om een uitzonderlijke situatie het hoofd te bieden. De overgangperiode moet snel en soepel worden ingezet om het personeel niet langer in onzekerheid over zijn toekomst te laten. Waarom staat in het ontwerp niets aangaande de vroeger geopperde inschakeling van een overgangsmanager? Hoe zal de schuld worden verdeeld? Zullen de rijpadvergoedingen meer marktconform worden gemaakt? Hoe gaat het aantal dochterondernemingen — waarvan de wildgroei door menige instantie aan de kaak werd gesteld — worden gereduceerd? Hoe zullen de Gewesten — die onder meer een cruciale rol spelen in het GEN — hun stem kunnen laten horen in de raden van bestuur? Ook hieromtrent staat niets in het wetsontwerp.

De huidige hervorming is slechts een eerste stap in een lang proces. Een goede structuur is een *conditio sine qua non* voor een goede dienstverlening maar biedt uiteraard geen absolute garantie. Tijdens het eerder verneemde debat was de vaststelling dat iedere denkbare structuur goed en slecht functionerende spoorwegondernemingen telt.

La structure est un moyen, pas une fin en soi. La réalisation relève du personnel sur le terrain. Les nouveaux CEO et les nouveaux conseils d'administration joueront un rôle majeur à cet égard.

Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente, soutient elle aussi le projet de loi, sur base de trois lignes de conduite très importantes. Premièrement, la structure à deux entités sans holding sera plus efficace et plus transparente; de plus l'opérateur et le gestionnaire de l'infrastructure pourront engager leur propre personnel et le statut unique sera maintenu. Les deux entreprises seront, en outre, responsables directement pour résorber la dette. La deuxième ligne de conduite consiste en une meilleure coopération entre la SNCB et Infrabel, ce qui aura une influence positive sur la qualité du service. Enfin, ce modèle offre, selon l'oratrice, la durabilité nécessaire sur le plan européen ainsi que les meilleures garanties dans le paysage du chemin de fer européen en évolution constante.

Mme Lahaye-Battheu demande plus d'informations concernant le timing prévu pour la composition des organes de gestion et la mise en place du manager de transition.

Quel sera en outre le scénario de l'évolution vers la structure à deux têtes? La holding actuelle sera-t-elle dissoute ou reprise par la SNCB?

Par ailleurs, on aura d'un côté l'opérateur qui reprendra toutes les activités d'exploitation, et, d'un autre côté, une libéralisation du transport de voyageurs. N'y a-t-il pas là un conflit potentiel? Les responsabilités de la SNCB devront être adaptées.

En outre, l'oratrice demande si la SNCB et Infrabel auront suffisamment voix au chapitre en matière de recrutement, rémunération et formation de leur personnel.

Enfin, qu'en est-il des timing prévus pour l'adoption des différents arrêtés royaux? Comment le Parlement sera-t-il tenu au courant de l'évolution des travaux en la matière?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) est d'avis que la simplification visée de la structure du groupe SNCB n'est pas complètement atteinte avec ce projet de loi. Il y aura, selon lui, trois entités séparées dont il faudra espérer qu'elle coopèrent. Le projet ne contient, en outre, rien sur les manières de s'attaquer à la filialisation à outrance. L'orateur constate néanmoins un point positif, c'est-à-dire le fait que l'homogénéisation des tâches s'est améliorée dans ce projet de loi, par rapport aux premières propositions qui avaient été faites pour

De structure is een middel, geen doel. De mensen op het terrein moeten het waarmaken. De nieuwe ceo's en de nieuwe raden van bestuur zullen hierin een leidende rol spelen.

Ook mevrouw *Sabien Lahaye-Battheu, voorzitter*, steunt het wetsontwerp en zij heeft daarvoor drie goede redenen. Ten eerste zal de structuur met twee entiteiten zonder holding doeltreffender en transparanter zijn. Bovendien zullen de operator en de infrastructuurbeheerder hun eigen personeel in dienst kunnen nemen, zal het enig statuut worden gehandhaafd en zullen de twee ondernemingen rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor de aflossing van de uitstaande betalingsschuld. De tweede reden is een betere samenwerking tussen de NMBS en Infrabel, wat een gunstige invloed zal hebben op de kwaliteit van de dienstverlening. Ten derde zorgt dat model voor de nodige duurzaamheid op Europees vlak en voor de beste garanties in het voortdurend veranderende Europees spoorweglandschap.

Mevrouw Lahaye-Battheu vraagt meer inlichtingen over het tijdpad dat is gepland voor de samenstelling van de beheersorganen en de indienstneming van de overgangsmanger.

Volgens welk scenario zal voorts de evolutie naar de tweekoppige structuur verlopen? Zal de huidige holding worden ontbonden of worden overgenomen door de NMBS?

Eenzijds komt er dus een operator die alle exploitatieactiviteiten overneemt en anderzijds zal het reizigersvervoer worden geliberaliseerd. Zal dat niet voor potentiële conflictstof zorgen? De verantwoordelijkheden van de NMBS zullen moeten worden aangepast.

Voorts vraagt de sprekerster of de NMBS en Infrabel voldoende inspraak zullen hebben inzake rekrutering, bezoldiging en opleiding van hun personeel.

Quid tot slot met de geplande timing voor de goedkeuring van de verschillende koninklijke besluiten? Hoe zal het parlement op de hoogte worden gehouden van de evolutie van de werkzaamheden terzake?

Volgens *de heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* wordt de beoogde vereenvoudiging van de structuur van de NMBS-groep niet volledig door het wetsontwerp verwezenlijkt. Volgens hem zullen er drie afzonderlijke entiteiten zijn waarvan men zal moeten hopen dat ze samenwerken. Bovendien bevat het wetsontwerp niets over de manier waarop de overdreven filialisering moet worden aangepakt. Toch is er volgens de spreker een positief punt, met name dat de takenpakketten in dit wetsontwerp homogener zijn dan in de eerste

réformer le groupe en 2012. Les responsabilités des différentes entités sont ainsi mieux précisées.

Par ailleurs, à la lecture du texte qui ne semble pas exhaustif concernant l'objet de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure, l'orateur se demande si la réflexion n'est pas terminée. N'y a-t-il pas un risque que les différentes entités s'infiltreront dans ces espaces laissés ouverts en matière de compétences des uns et des autres?

Dans le cadre de la libéralisation à venir, l'orateur se pose des questions concernant la décision d'affecter à l'entreprise ferroviaire d'une série de tâches, notamment la gestion des gares ou la communication aux voyageurs. Comment gèrera-t-on, dans ce contexte, l'entrée sur le marché de nouvelles entreprises ferroviaires? Cette réforme résistera-t-elle à la libéralisation?

L'orateur met ensuite l'accent sur l'importance de la coopération entre les entreprises séparées. La convention de transport est essentielle dans ce cadre. M. Balcaen fait part de sa déception concernant le manque de détails sur cette convention dans le projet de loi. Le projet ne détermine même pas les matières devant être réglées par cette convention de transport. La faiblesse du projet de loi sur ce point rappelle les problèmes passés de concurrence entre les entreprises du groupe et conduit à se demander comment on pourra arriver à une vision commune et à un alignement des objectifs entre entreprises. L'orateur se demande à ce propos si la convention de transport sera le seul texte réglant les relations entre les deux entités ou s'il en existera d'autres.

M. Balcaen souligne aussi le fait que ce projet de loi est une application de l'accord de gouvernement et renvoie pour le surplus en grande partie aux arrêtés royaux qui devront être pris pour la mise en œuvre concrète de cette réforme. Dans ce cadre, l'orateur souhaite connaître l'état des négociations des différentes entités - entre elles et avec le ministre — ainsi que des négociations entre le ministre et les organisations syndicales.

L'orateur considère par ailleurs assez inquiétant que ce projet de loi contienne très peu d'informations concernant la dette du groupe SNCB, et il rappelle à quel point la Cour des Comptes avait mis en garde sur ce point lors de son audition.

Concernant la procédure suivie, M. Balcaen rappelle qu'après un énorme travail effectué au Parlement sur

proposals die werden gedaan om de groep in 2012 te hervormen. Zo worden de verantwoordelijkheden van de verschillende entiteiten beter afgebakend.

Bij het doornemen van de tekst, die niet exhaustief lijkt te zijn wat de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder betreft, vraagt de spreker zich voorts af of de beraadslaging niet afgerond is. De vraag rijst of er geen risico bestaat dat de verschillende entiteiten de niet-toegekende bevoegdheden van die beide instellingen naar zich toe zullen trekken.

In het kader van de in uitzicht gestelde liberalisering heeft de spreker bedenkingen bij de beslissing de spoorwegonderneming te belasten met een aantal taken, met name het beheer van de stations en de communicatie met de reizigers. Hoe zal men in die context omgaan met de intrede van nieuwe spoorwegondernemingen? Zal die hervorming de liberalisering doorstaan?

Voorts beklemtoont de spreker het belang van de samenwerking tussen de opgesplitste ondernemingen. In dat verband is de vervoersovereenkomst van essentieel belang. De heer Balcaen geeft aan teleurgesteld te zijn dat het wetsontwerp op dat punt niet in detail treedt. Het wetsontwerp geeft zelfs niet welke aangelegenheden bij die vervoersovereenkomst moeten worden geregeld. Dat het wetsontwerp op dat punt zwak scoort, roept herinneringen op aan de concurrentie in een recent verleden tussen de ondernemingen van de groep: zal men er dan ook in zal slagen een gezamenlijke visie uit te werken en de doelstellingen van de ondernemingen onderling op elkaar af te stemmen? In dat verband wenst de spreker te weten of de betrekkingen tussen de twee entiteiten alleen in de vervoersovereenkomst zullen worden geregeld — misschien bestaan er nog andere.

De heer Balcaen beklemtoont tevens dat het ter bespreking voorliggende wetsontwerp uitvoering geeft aan het regeerakkoord; voor het overige verwijst het grotendeels naar de koninklijke besluiten die moeten worden genomen om die hervorming in de praktijk te brengen. In dat verband vraagt de spreker hoe het staat met de onderhandelingen van de verschillende entiteiten - onderling én met de minister -, alsook met de onderhandelingen tussen de minister en de vakbondsorganisaties.

De spreker vindt het trouwens vrij zorgwekkend dat het wetsontwerp nauwelijks informatie bevat over de schulden van de NMBS-Groep. Hij wijst erop dat het Rekenhof op de hoorzitting een sterke waarschuwing op dat punt heeft gegeven.

Met betrekking tot de gevolgde procedure wijst de heer Balcaen erop dat het Parlement dan wel enorm

la réforme, celui-ci se voit maintenant dépossédé de la matière, au moins pour un temps, au profit du gouvernement. Cela pose question concernant la manière dans le Parlement aurait pu accompagner cette réforme.

Enfin, l'orateur craint que le projet de loi n'apporte pas les garanties requises en matière de ponctualité, sécurité et confort ou qu'il ne permette pas un rapport qualité prix acceptable pour les usagers, les contribuables et pour l'État fédéral.

B. Réponses du ministre

Modèles possibles

La panacée n'existe pas en matière de modèle. En France et en République tchèque, le gestionnaire de l'infrastructure a exercé un certain nombre de fonctions essentielles de manière indépendante. Après mûre réflexion, la France a décidé d'intégrer l'entretien du matériel roulant à l'entreprise ferroviaire.

Modèle intégré

L'avis de l'avocat général de la Cour européenne de justice rendu le 13 décembre 2012 dans le procès contre l'Allemagne a confirmé que le modèle de holding n'est pas en soi contraire à la directive européenne 91/440. Il n'en demeure pas moins que le modèle de holding a atteint ses limites, notamment en Belgique. On ne dénombre plus aucune entreprise ferroviaire intégrée en Europe.

Quatrième paquet ferroviaire

Le débat à ce sujet doit encore avoir lieu.

Arrêtés royaux

Il y aura quatre volets:

— les opérations de restructuration *stricto sensu* pour arriver à deux sociétés en prenant le moins de risques financiers possibles;

— les futures dispositions applicables aux entreprises publiques autonomes liées aux chemin de fer, notamment en termes de gouvernances; une partie importante portera sur le contenu et les règles pour l'élaboration de la convention de transport;

— les questions de personnel, dont la création de HR Rail, en application de quoi il n'y aura qu'un seul employeur;

hard aan de hervorming heeft gewerkt, maar dat de regering die aangelegenheid — op zijn minst tijdelijk - naar zich toetrekt. Dat doet vragen rijzen over de manier waarop het Parlement die hervorming had kunnen begeleiden.

Ten slotte vreest de spreker dat het wetsontwerp niet de vereiste waarborgen inhoudt op het stuk van stiptheid, veiligheid en comfort en dat het er niet zal in slagen de reizigers, de belastingbetalers en de Federale Staat een aanvaardbare prijs/kwaliteitsverhouding te bieden.

B. Antwoorden van de minister

Mogelijke modellen

Een alles zaligmakend model bestaat niet. In Frankrijk en de Tsjechische Republiek voerde de infrastructuurbeheerder onafhankelijk een aantal essentiële functies uit. Na rijp beraad heeft Frankrijk beslist het onderhoud van het rollend materieel bij de spoorwegmaatschappij onder te brengen.

Geïntegreerd model

Het advies van de advocaat-generaal van het Europees Hof van Justitie uitgebracht op 13 december 2012 in het proces tegen Duitsland heeft bevestigd dat het holdingmodel niet in se tegenstrijdig is met de Europese richtlijn 91/440. Toch heeft het holdingmodel, onder meer in België, zijn grenzen bereikt. In Europa bestaat geen enkele geïntegreerde spoorwegmaatschappij meer.

Vierde Spoorwegpakket

Het debat hieromtrent moet nog worden gevoerd.

Koninklijke besluiten

Er zullen vier luiken zijn:

— de herstructureringsoperaties *stricto sensu* om te komen tot twee maatschappijen met zo weinig mogelijk financiële risico's;

— de aanstaande bepalingen die zullen gelden voor de met de spoorwegen verbonden autonome overheidsbedrijven, onder meer in verband met *governance*; een belangrijk onderdeel er van zal betrekking hebben op de inhoud van de vervoersovereenkomst in op de nadere regels voor de uitwerking van die overeenkomst;

— De personeelszaken waaronder de oprichting van HR Rail krachtens hetwelk er slechts één werkgever zal zijn;

— l'aspect "régulateur", en concertation avec le secrétaire d'État à la Mobilité: il s'agira d'élargir les compétences du régulateur au contrôle et au règlement des litiges liés à la convention de transport et d'établir des règles non discriminatoires (tant pour l'accès aux services dans les gares que pour les installations fixes tels que les afficheurs de quai), règles dont le respect sera également contrôlé par le régulateur.

Calendrier

Les textes doivent être transmis pour avis aux Régions, à la Commission paritaire nationale et au Conseil d'État après les vacances parlementaires, étant entendu que l'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} janvier 2014.

Efficacité

L'efficacité est principalement améliorée en matière de communication. HR Rail n'est pas un troisième pilier dans le secteur ferroviaire, pas un holding, car ce sont Infrabel et la SNCB qui décident des besoins. HR Rail joue uniquement un rôle d'encadrement. Par ailleurs, les nouveaux ceo — dont la nomination interviendra rapidement, comme celle du président du conseil d'administration de HR Rail — devront suivre une feuille de route en matière de service public, maîtrise des coûts et gestion de la dette.

Convention de transport

Elle ne concernera que les missions de service public.

Comme précisé dans l'exposé des motifs, les matières réglées par la convention de transport porteront notamment sur une définition des rôles et des responsabilités pour des préoccupations d'intérêt commun, comme, par exemple, l'amélioration de la ponctualité, l'accueil de la clientèle ou la gestion des incidents graves. Des modalités de collaboration spécifiques pourront également être prévues pour les services partagés dont la mission de sécurisation des biens et des personnes ou la mise à disposition du réseau de télécommunications.

B-Logistics

La compétence du ministre trouve son fondement dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. B-Logistics n'en fait pas partie.

— het "regulerende" aspect, in overleg met staatssecretaris voor Mobiliteit. Het gaat om twee aspecten: de bevoegdheden van de regulator uitbreiden tot het toezicht en tot het oplossen van de geschillen betreffende de vervoersovereenkomst, alsmede voorzien in regels inzake niet-discriminerende toegang tot de diensten in de stations én tot de vaste installaties, bijvoorbeeld de perronschermen. De regulator zal ook toezien op de naleving van die regels;

Timing

De teksten moeten na het zomerreces naar de gewesten, de Nationale Paritaire Commissie en de Raad van State voor advies worden verzonden, met dien verstande dat 1 januari 2014 de datum van inwerking-treding is.

Efficiëntie

Voorop het vlak van de communicatie wordt de efficiëntie vergroot. HR Rail is geen derde poot van het spoorweggebeuren, geen holding, want Infrabel en de NMBS beslissen over de behoeften. HR Rail is louter ondersteunend. Voorts zullen de nieuwe ceo's — die samen met de voorzitter van de raad van bestuur van HR Rail snel zullen worden benoemd — een stappenplan moeten volgen qua openbare dienstverlening, kosten-beheersing en schuldbeheer.

Vervoersovereenkomst

De vervoersovereenkomst zal alleen betrekking hebben op de openbare dienstverlening.

Zoals wordt aangegeven in de memorie van toelichting, zullen de door de vervoersovereenkomst geregelde aangelegenheden onder andere betrekking hebben op een omschrijving van de taken en van de verantwoordelijkheden voor aangelegenheden van gemeenschappelijk belang, zoals de verbetering van de stiptheid, het onthaal van het cliënteel of het beheer van ernstige incidenten. Tevens kan worden voorzien in specifieke nadere samenwerkingsregels voor de gedeelde diensten, waaronder de goederen- en personenbeveiliging of de terbeschikkingstelling van het telecommunicatienetwerk.

B-Logistics

De bevoegdheid van de minister vindt haar oorsprong in de wet van 21 maart 1991 betreffende sommige economische overheidsbedrijven. B-Logistics is daar geen van.

Répartition de la dette

La dette sera répartie entre Infrabel et la SNCB, en concertation avec la Commission européenne, sur la base du *business plan* des deux entreprises. Les moyens nécessaires pour réduire la dette doivent en effet être générés de manière structurelle.

Filiales

La réduction du nombre de filiales sera déléguée au nouveau CEO de la SNCB.

Climat social

La réforme à l'examen ne peut aboutir que dans un climat social serein. C'est la raison pour laquelle des contacts réguliers sont entretenus avec les syndicats afin d'en poser les jalons. La création de HR Rail a pour but de prévenir les tensions sociales.

Variables

Le succès de la réforme dépend d'une série de variables, comme la création et le fonctionnement de HR Rail, la gestion de la dette, la réduction du nombre de filiales, les relations entre Infrabel et la SNCB, la réorganisation des services d'information et la répartition pragmatique des moyens, qui permettra une rationalisation accrue.

Ponctualité

Par le biais du contrat de gestion, les bons résultats en la matière seront récompensés et les mauvais résultats, sanctionnés.

Sécurité

Pas moins de 5 milliards d'euros ont été dégagés à cette fin dans le plan pluriannuel.

Qualité

Le voyageur ne doit pas être confronté à des trains bondés, par exemple. Cela ne peut que nuire au transport ferroviaire de voyageurs.

Nomination des CEO

Mon intention est de proposer au gouvernement la désignation des administrateurs délégués des deux nouvelles entités avant les vacances. La question de la rémunération doit également faire l'objet d'un accord.

Schuldenverdeling

De schuld zal tussen Infrabel en de NMBS, na ruggenspraak met de Europese Commissie, worden verdeeld op basis van het businessplan van beide bedrijven. De middelen om de schuld af te bouwen moeten immers structureel worden gegenereerd.

Dochterondernemingen

Het reduceren van het aantal dochterondernemingen zal de nieuwe ceo van de NMBS worden opgedragen.

Sociaal klimaat

De voorliggende hervorming kan niet slagen in een slecht sociaal klimaat. Daarom zijn er geregeld contacten met de vakbonden om de bakens van de hervorming uit te zetten. De oprichting van HR Rail is een gegeven dat sociale onrust moet voorkomen.

Variabelen

Het welslagen van de hervorming hangt af van een aantal variabelen, zoals daar zijn de oprichting en werking van HR Rail, het schuldbeheer, de reductie van het aantal dochterondernemingen, de relaties tussen Infrabel en de NMBS, de reorganisatie van de informaticadiensten en de pragmatische verdeling van de middelen, die verdere rationalisering mogelijk maken.

Stiptheid

Via het beheerscontract zullen goede resultaten in deze beloond worden en slechte bestraft.

Veiligheid

Er is in het meerjarenplan (MIP) niet minder dan 5 miljard euro voor uitgetrokken.

Kwaliteit

De reiziger behoort niet geconfronteerd te worden met overvolle treinen. Dat kan het reizigersvervoer per spoor alleen maar schade berokkenen.

Benoeming ceo's

Het ligt in de bedoeling de afgevaardigd bestuurders van de twee nieuwe entiteiten vóór het zomerreces aan de regering voor te dragen. Ook over hun verloning moet een akkoord worden bereikt.

Nomination des conseils d'administration

Cette nomination aura lieu d'ici peu.

Concertation avec les Régions

Il n'y a jamais eu autant de concertation avec les Régions. Les négociations se passent un peu mieux avec la STIB qu'avec De Lijn ou le TEC. La réforme de l'État qui s'annonce donnera aussi plus de poids aux Régions dans ce domaine. La présence des Régions dans les conseils d'administration des nouvelles entités sera réglée dans le cadre du processus de réforme institutionnelle.

Securail

Comme précisé dans l'exposé des motifs, le gestionnaire de l'infrastructure continuera à assurer les tâches de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire qui lui incombent sur base de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Le "Rail Intervention Operating Center" (RIOC) restera dans le périmètre du gestionnaire de l'infrastructure.

Des modalités de collaboration spécifiques pourront également être prévues dans la convention de transport concernant la mission de sécurisation des biens et des personnes.

Loi d'habilitation

Le recours à une loi d'habilitation n'est pas une tentative de créer un écran de fumée pour masquer les plans du gouvernement. La réforme ne peut toutefois être effectuée sans base légale.

IV.— RÉPLIQUES

M. Steven Vandeput (N-VA) n'a pas obtenu de réponse à sa critique selon laquelle la réforme à l'examen ne prépare pas du tout les chemins de fer belges à la future libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs. En vertu du projet de loi à l'examen, les gares seront transférées à la SNCB. À la lumière de la prochaine libéralisation du transport de voyageurs, ce n'est pas une bonne mesure. Tout ce qui est fixe doit être transféré à Infrabel. Le transport même doit être assuré par la SNCB. Que signifie la remarque selon laquelle cette réforme n'est qu'une première étape? Le parlement se verra-t-il présenter chaque année une réforme? Un tel train de réformes quasi permanent ne réduira aucunement l'agitation sociale. HR Rail empêchera le développement d'une culture d'entreprise propre: un

Benoeming raden van bestuur

Deze benoeming zal eerlang geschieden.

Overleg met gewesten

Nooit eerder is er zoveel overleg geweest met de gewesten. Met de MIVB verlopen de onderhandelingen wat vlotter dan met De Lijn of met de TEC. De op stapel staande staatshervorming zal de Gewesten ook op dit vlak meer gewicht geven. De vertegenwoordiging van de gewesten in de raden van bestuur van de nieuwe entiteiten zal worden geregeld in het kader van het staatshervormingsproces.

Securail

Zoals wordt aangegeven in de memorie van toelichting, zal de infrastructuurbeheerder blijven zorgen voor de veiligheidstaken inzake de exploitatie van de spoorweginfrastructuur waarmee hij werd belast krachtens de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen. Het "Rail Intervention Operating Center" (RIOC) blijft een zaak van de infrastructuurbeheerder.

Tevens kan de vervoersovereenkomst voorzien in specifieke nadere samenwerkingsregels in verband met goederen- en personenbeveiliging.

Machtigingswet

De toevlucht tot een machtigingswet is geen poging om een rookgordijn op te trekken en de plannen van de regering te verhullen. De hervorming kan evenwel niet zonder wettelijke basis worden doorgevoerd.

IV. — REPLIEKEN

De heer Steven Vandeput (N-VA) mist het antwoord op zijn kritiek dat de voorliggende hervorming de Belgische spoorwegen totaal niet voorbereidt op de toekomstige liberalisering van het reizigersvervoer per spoor. De stations worden krachtens dit wetsontwerp overgedragen aan de NMBS. In het licht van de nakende liberalisering van het reizigersvervoer is dit een verkeerde maatregel. Al wat vast is, moet aan Infrabel worden overgedragen. Het vervoer zelf behoort door de NMBS te worden verzorgd. Wat betekent de opmerking dat deze hervorming slechts een eerste stap is? Zal het parlement jaarlijks een hervorming voorgeschoteld krijgen? De sociale onrust zal door een dergelijke quasi permanente hervormingstrein alleszins niet verminderen. HR Rail zal een eigen bedrijfscultuur in de weg staan:

ingénieur n'est pas un conducteur de train, un chef de chantier n'est pas un accompagnateur. La Commission paritaire nationale suffit pour veiller sur le statut unique. Le ministre n'a pas non plus convaincu l'intervenant que la réforme permettra d'accroître l'efficacité.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) présente quatorze amendements en vue de réintroduire la notion de "groupe intégré" dans le projet de loi. Il est possible qu'un modèle intégré pur n'existe plus nulle part.

Une pure scission verticale s'avérera cependant néfaste pour le voyageur. HR Rail est un élément insuffisant pour pouvoir parler d'intégration.

M. Tanguy Veys (VB) rappelle que l'accord de gouvernement de décembre 2011 annonçait une refonte du paysage ferroviaire belge dans les six mois. Une modification aussi importante demande cependant du temps. En outre, il s'agit d'un coup dans l'eau, car il s'avérera qu'elle ne permettra pas de résoudre les nombreux problèmes auxquels est confrontée la SNCB depuis sa scission en trois entreprises distinctes en 2005. Les syndicats de cheminots chrétien-démocrate et socialiste ont critiqué à juste titre les plans du gouvernement, dans l'intérêt du personnel d'abord, mais aussi du voyageur. La voie empruntée par le gouvernement, celle d'une scission, est radicalement mauvaise. Prétendre que l'Europe serait opposée à une structure intégrée est absurde. Il a été souligné à plusieurs reprises que les directives européennes n'empêchent pas la mise sur pied d'une structure intégrée. De nombreuses études montrent en outre qu'une structure unique est la seule qui peut donner lieu à une économie de coûts et à un service efficaces. Les conseils d'administration des diverses entités ont non seulement laissé dérapier la dette, mais ils n'ont pas non plus joué leur rôle en matière de suivi de la sécurité et de la ponctualité.

Même la catastrophe ferroviaire de Buizingen peut être imputée à une administration irresponsable. Ce n'est qu'avec un personnel motivé que les chemins de fer pourront servir au mieux le voyageur. Les grèves n'ont jamais été prises au sérieux en tant que signal du malaise social. On a besoin de plus de temps pour remettre les chemins de fer sur la bonne voie. Les nominations politiques, les structures opaques et les innombrables activités accessoires ont été fatales et il n'est possible d'y remédier qu'à l'aide d'une structure à la fois intégrée et transparente. Pourvu que les fonctions essentielles soient assumées par des instances indépendantes, l'Europe n'est pas opposée à ce type de structure. La loi de pouvoirs spéciaux est un chèque en blanc pour le maintien du statu quo avec toutes les conséquences qui s'ensuivent.

een ingenieur is geen treinbestuurder, een werfleider geen conducteur. De Nationale Paritaire Commissie volstaat om over het eenheidsstatuut te waken. De minister heeft de spreker evenmin overtuigd dat de hervorming zal resulteren in meer efficiëntie.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient veertien amendementen in teneinde de notie "geïntegreerde groep" opnieuw in het wetsontwerp te introduceren. Het is mogelijk dat nergens nog een zuiver geïntegreerd model bestaat.

Een loutere verticale splitsing zal evenwel nefast blijken te zijn voor de treinreiziger. HR Rail is onvoldoende element om van integratie te kunnen spreken.

De heer Tanguy Veys (VB) herinnert eraan dat het regeerakkoord van december 2011 een hertekening van het Belgische spoorweglandschap binnen de zes maanden vooropstelde. Een dergelijke ingrijpende hertekening vergt evenwel tijd. Bovendien is ze een slag in het water omdat ze niet in staat zal blijken te zijn de talloze problemen waarmee de NMBS sedert haar vorige omvorming tot drie aparte bedrijven in 2005 het hoofd te bieden. De christendemocratische en socialistische spoorbonden hebben terecht kritiek geuit op de plannen van de regering, vooreerst in het belang van het personeel maar ook in dat van de reiziger. De weg die de regering heeft ingeslagen, die van een splitsing, is radicaal verkeerd. Dat Europa tegen een geïntegreerde structuur gekant zou zijn, is nonsens. Herhaaldelijk werd erop gewezen dat de Europese richtlijnen geen geïntegreerde structuur in de weg staan. Talloze studie tonen bovendien aan dat een eenledige structuur de enige is die tot efficiënte kostenbesparing en dienstverlening kan leiden. De raden van bestuur van de diverse entiteiten hebben niet alleen de schuld laten ontsporen, zij hebben ook hun rol niet gespeeld inzake de opvolging van veiligheid en stiptheid.

Zelfs de treinramp van Buizingen kan worden toegeschreven aan onverantwoordelijk bestuur. Alleen met een gemotiveerd personeel kunnen de spoorwegen de reiziger naar best vermogen dienen. De stakingen werden als signaal van sociale onvrede nooit ernstig genomen. Er is meer tijd nodig om de spoorwegen weer op het goede spoor te krijgen. De politieke benoemingen, de ondoorzichtige structuren en de talloze nevenactiviteiten zijn noodlottig geweest en kunnen slechts worden verholpen met een geïntegreerde en tegelijk transparante structuur. Voor zover de essentiële functies door onafhankelijke instanties worden vervuld, is Europa niet tegen een dergelijke structuur gekant. De volmactwet is een blanco cheque om de status-quo met alle gevolgen vandie te bewaren.

V. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

L'article 1^{er} est adopté sans modification par 12 voix contre 2.

Art. 2

M. Tanguy Veys (VB) introduit *l'amendement n° 1* (DOC 53 2893/002) qui vise à retirer du projet de loi les définitions de gestionnaire de l'infrastructure et HR Rail pour arriver à une entreprise ferroviaire unitaire et intégrée. L'orateur rappelle notamment l'exemple français où une structure intégrée a démontré son efficacité. *A contrario*, l'exemple anglais a démontré que la séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant était une erreur, non seulement en termes de gestion de personnel mais aussi en termes de gestion financière.

M. Steven Vandeput (N-VA) introduit *l'amendement n° 11* (DOC 53 2893/002) qui vise à supprimer HR Rail du projet de loi étant donné que la Commission Nationale Paritaire offre déjà suffisamment de garanties pour le maintien du statut unique. HR Rail est, selon l'orateur, un frein au développement de la culture propre de chacune des entreprises.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) introduit *les amendements n°s 17 à 20* (DOC 53 2893/003) qui visent, respectivement, à modifier les définitions des notions de "gestionnaire de l'infrastructure", d'"entreprise ferroviaire", de "convention de transport" ainsi que d'ajouter une définition de la notion de "fonctions essentielles". Les définitions proposées par l'amendement s'appuient sur la législation européenne pertinente.

L'amendement n° 1 est rejeté par 13 voix contre 1.

L'amendement n° 11 est rejeté par 12 voix contre 2.

Les amendements n° 17 à 20 sont successivement rejetés par 12 voix contre 2.

L'article 2 est adopté sans modification par 10 voix contre 4.

V. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Art. 2

De heer Tanguy Veys (VB) dient *amendement nr. 1* (DOC 53 2893/002) in, dat ertoe strekt de definities van "infrastructuurbeheerder" en van "HR Rail" uit het wetsontwerp te lichten, om aldus tot één geïntegreerde spoorwegonderneming te komen. De spreker verwijst met name naar Frankrijk, waar is aangetoond dat een geïntegreerde structuur doeltreffend kan werken, met als tegenpool de Britse situatie, die laat zien dat de splitsing tussen de infrastructuurbeheerder en de exploitant een vergissing was, niet alleen inzake personeelsbeheer maar ook wat het financieel beheer aangaat.

De heer Steven Vandeput (N-VA) dient *amendement nr. 11* (DOC 53 2893/002) in, dat ertoe strekt HR Rail uit het wetsontwerp te lichten aangezien het nationaal paritair comité reeds voldoende waarborgen biedt voor het behoud van het eenvormige statuut. Volgens de spreker is HR Rail een rem op de verdere uitbouw van een eigen cultuur in elk van de ondernemingen.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient *de amendementen nrs. 17 tot 20* (DOC 53 2893/003) in. Ze strekken ertoe de definities te wijzigen van de begrippen "infrastructuurbeheerder", "spoorwegonderneming" en "vervoersovereenkomst"; het is ook de bedoeling aan de tekst de definitie van "essentiële taken" toe te voegen. De bij het amendement voorgestelde definities zijn ingegeven door de relevante Europese regelgeving.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 13 stemmen tegen 1.

Amendement nr. 11 wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

De amendementen nrs. 17 tot 20 worden achtereenvolgens verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 2 wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 3

M. Tanguy Veys (VB) introduit l'amendement n° 2 (DOC 53 2893/002) qui vise à remplacer les entreprises visées à l'article par une seule entreprise.

M. Steven Vandeput (N-VA) introduit l'amendement n° 12 (DOC 53 2893/002) qui vise à supprimer HR Rail et à rendre la SNCB et Infrabel compétentes pour la gestion de leur personnel pour les raisons qu'il a invoquées à l'article 2.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) introduit les amendements n°s 22 et 23 (DOC 53 2893/003) qui modifient respectivement l'article 3, § 1^{er}, 1° et 2°. L'amendement n°22 vise à renforcer l'ascendant de la holding sur ses filiales et sa capacité à arbitrer les éventuels différends entre celles-ci en lui donnant une participation de contrôle qu'elle n'a pas actuellement dans ses filiales en charge de l'infrastructure.

L'amendement n° 23 confie les fonctions essentielles à un ou éventuellement deux régulateurs spécialisés, indépendants de l'exploitant.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) introduit les amendements n° 24 à 26 (DOC 53 2893/003) qui visent à supprimer respectivement l'article 3, § 1^{er}, 4° et 7° et l'article 3, § 2.

L'amendement n° 24 supprime ce qui constitue, selon M. Balcaen, un blanc seing du pouvoir législatif au pouvoir exécutif quant au devenir du rail belge.

L'amendement n° 25 supprime le 7° en raison en particulier de son ambiguïté fondamentale découlant de l'intention qu'évoque ce point de transférer les licences d'entreprise ferroviaire, certificat de sécurité et "capacité d'infrastructure" attribuées aujourd'hui à la SNCB, à une "entreprise ferroviaire", dont il faudrait en déduire qu'elle n'est pas encore connue puisque le présent projet de loi prévoit la possibilité de renommer la SNCB et Infrabel.

Enfin, l'amendement n° 26 s'inscrit contre la volonté du gouvernement de vider de toute substance la SNCB holding, avant de la supprimer.

L'amendement n° 2 est rejeté par 13 voix contre 1.

Art. 3

De heer Tanguy Veys (VB) dient amendement nr. 2 (DOC 53 2893/002) in, dat ertoe strekt de in dit artikel bedoelde ondernemingen door één enkele onderneming te vervangen.

De heer Steven Vandeput (N-VA) dient amendement nr. 12 (DOC 53 2893/002) in, dat ertoe strekt HR Rail weg te laten, en de NMBS en Infrabel bevoegd te maken voor het beheer van hun personeel, om de redenen die hij bij artikel 2 heeft opgegeven.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient de amendementen nrs. 22 en 23 (DOC 53 2893/003) in, die ertoe strekken respectievelijk artikel 3, § 1, 1° en 2°, te wijzigen. Het eerste amendement strekt ertoe het overwicht van de holding op de dochterondernemingen te versterken en haar vermogen om de eventuele onderlinge geschillen te beslechten, door haar een controlerend belang te geven dat zij thans niet heeft in de dochterondernemingen die belast zijn met de infrastructuur.

Het tweede amendement draagt de essentiële functies op aan één of mogelijk twee gespecialiseerde regulatoren, die onafhankelijk zijn van de exploitant.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient de amendementen nrs. 24 tot 26 (DOC 53 2893/003) in, die ertoe strekken respectievelijk artikel 3, § 1, 4° en 7°, en artikel 3, § 2, weg te laten.

Amendement nr. 24 maakt de volgens de spreker door de wetgevende macht aan de uitvoerende macht toetgekende volmacht over de toekomst van het Belgische spoorwegnet ongedaan.

Amendement nr. 25 laat punt 7° weg, vooral wegens de fundamentele dubbelzinnigheid als gevolg van de in dat punt opgenomen intentie om de vergunningen van de spoorwegonderneming, het veiligheidscertificaat en de "infrastructuurcapaciteit" die nu aan de NMBS zijn toegewezen, over te dragen aan een "spoorwegonderneming", waaruit men moet concluderen dat die onderneming nu nog niet bekend is, aangezien dit wetsontwerp voorziet in de mogelijkheid om de NMBS en Infrabel te hernoemen.

Amendement nr. 26 gaat tot slot in tegen de wil van de regering om de NMBS-Holding uit te hollen voor zij wordt afgeschaft.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 13 stemmen tegen 1.

L'amendement n° 12 est rejeté par 12 voix contre 2.

Les amendements n° 22 à 26 sont successivement rejetés par 12 voix contre 2.

L'article 3 est adopté sans modification par 10 voix contre 4.

Art. 4

M. Tanguy Veys (VB) introduit l'amendement n° 3 (DOC 53 2893/002) visant à confier à un seul opérateur intégré toutes les missions de service public.

M. Steven Vandeput (N-VA) introduit l'amendement n° 13 (DOC 53 2893/002) qui vise à placer la gestion des gares et des arrêts sous la tutelle du gestionnaire de l'infrastructure, en prévision de la libéralisation au niveau européen du transport de voyageurs.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) introduit les amendements n°s 27 et 28 (DOC 53 2893/003). L'amendement n° 27 tend à supprimer le 4° et 5° de l'article 4, § 1^{er}. Pour éviter tout soupçon de collusion entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire historique, cet amendement vise à confier les fonctions essentielles comme la répartition et l'attribution des sillons à un organisme indépendant et pas au gestionnaire de l'infrastructure.

L'amendement n° 28 est un amendement technique nécessité par les amendements précédents qui vise à modifier l'article 4, § 2.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) pose deux questions au ministre concernant l'article 4. Premièrement, il rappelle que le premier paragraphe du texte n'est pas exhaustif concernant l'objet du gestionnaire de l'infrastructure, tout comme l'article 5 concernant l'objet de l'entreprise ferroviaire, en ce qu'il prévoit une liste d'éléments faisant partie "en tout cas" de l'objet. Quels sont les éventuels éléments qui pourraient s'ajouter par le biais des arrêtés royaux? Ensuite, l'orateur précise que le point 6°, qui concerne les ressources informatiques, est prévu pour le gestionnaire de l'infrastructure mais ne se retrouve pas dans l'article 5 concernant l'entreprise ferroviaire. Cela signifie-t-il que le gestionnaire de l'infrastructure sera responsable pour l'ensemble de la partie informatique, y compris pour l'entreprise ferroviaire?

Amendement nr. 12 wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

De amendementen nrs. 22 tot 26 worden achtereenvolgens verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 3 wordt zonder wijziging aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 4

De heer Tanguy Veys (VB) dient amendement nr. 3 (DOC 53 2893/002) in, dat ertoe strekt "alle opdrachten van openbare dienst" aan één enkele operator te geven.

De heer Steven Vandeput (N-VA) dient amendement nr. 13 (DOC 53 2893/002) in, dat ertoe strekt het beheer van de stations en de stopplaatsen onder het toezicht van de infrastructuurbeheerder te plaatsen, rekening houdend met de in uitzicht gestelde liberalisering van het reizigersvervoer op Europees niveau.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient de amendementen nrs. 27 en 28 (DOC 53 2893/003) in. Amendement nr. 27 beoogt de 4° en 5° van artikel 4, § 1, te doen vervallen. Om enig vermoeden van geheime afspraken tussen de infrastructuurbeheerder en het historisch spoorbedrijf te voorkomen, strekt dit amendement ertoe de basisfuncties (zoals de verdeling en de toewijzing van de rijpaden) toe te vertrouwen aan een onafhankelijke instantie, niet aan de infrastructuurbeheerder.

Amendement nr. 28 is een technisch amendement, dat nodig is ingevolge de voorgaande amendementen. Het is erop gericht artikel 4, § 2, te wijzigen.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) stelt de minister twee vragen over artikel 4. Ten eerste herinnert hij eraan dat de eerste paragraaf van de tekst niet exhaustief is wat het doel van de infrastructuurbeheerder betreft; dat geldt evenzeer voor artikel 5 met betrekking tot het doel van de spoorwegonderneming, aangezien de elementen worden opgelijst die "ten minste" tot haar doel behoren. Welke elementen zouden daar eventueel bij koninklijk besluit aan kunnen worden toegevoegd? Voorts stipt de spreker aan dat de informaticasystemen wel worden vermeld met betrekking tot de infrastructuurbeheerder (artikel 4, 6°), maar niet met betrekking tot de spoorwegonderneming (artikel 5). Betekent dit dat de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk zal zijn voor het hele informaticapark, dus inclusief dat van de spoorwegonderneming?

Le ministre répond, concernant la première question, qu'il est possible que les arrêtés royaux qui seront pris reformulent de façon plus précise les objets et missions de service public, tout en restant bien sûr dans le cadre de la mission confiée par le conseil des ministres. En ce qui concerne la répartition des activités informatiques, le ministre précise que, d'une part, une partie de l'informatique sera propre, respectivement à Infrabel et à la SNCB, et, d'autre part, une partie leur sera commune. Cette partie commune sera logée chez Infrabel et des modalités de collaboration spécifiques pourront également être prévues dans la convention de transport à cet égard. Si un certain nombre de grands principes sont acquis, un travail de répartition doit encore se faire à ce niveau, comme c'est aussi le cas concernant la dette.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) considère cette approche comme hasardeuse et renforçant le sentiment d'habilitation très fort donné au gouvernement. Alors qu'il s'agit de la partie la plus détaillée du texte du projet de loi, on constate malheureusement que des bouleversements seront encore possibles. Cela n'augure rien de bon pour la suite des négociations à mener.

M. Tanguy Veys (VB) considère pour sa part que les nombreuses incertitudes qui restent, en particulier concernant la répartition de la dette, démontrent à nouveau qu'on veut aller trop vite dans cette réforme. Il se demande comment il est possible qu'il reste encore autant d'inconnues. Les données chiffrées concernant la répartition de la dette auraient du déjà être claires depuis longtemps, sachant que l'accord de gouvernement date de décembre 2011.

Le ministre souligne le fait qu'une telle réforme présente un travail technique très important et qu'une telle fusion par absorption prend beaucoup de temps, en particulier dans les grandes entreprises.

M. Tanguy Veys (VB) n'est pas d'accord avec cet argument. Il s'agit d'un groupe qui a travaillé ensemble depuis toujours et a même constitué une structure unitaire. Il y a déjà un échange de données et d'informations entre les entreprises du groupe actuellement.

L'amendement n° 3 est rejeté par 13 voix contre 1.

L'amendement n° 13 est rejeté par 12 voix contre 2.

Les amendements n° 27 et 28 sont successivement rejetés par 12 voix contre 2.

De minister antwoordt op de eerste vraag dat de doelstellingen en taken van openbare dienstverlening mogelijkerwijze nader zullen worden gepreciseerd door koninklijke besluiten, maar uiteraard binnen de door de Ministerraad toegewezen opdracht. Aangaande de spreiding van de informatica-activiteiten preciseert de minister dat deze deels onder het eigen beheer van respectievelijk Infrabel en de NMBS zullen vallen, en deels onder gemeenschappelijk beheer. Dat gemeenschappelijk gedeelte zal worden ondergebracht bij Infrabel. In dat verband kan in de vervoers overeenkomst ook worden voorzien in specifieke nadere regels in verband met de samenwerking. Hoewel over enkele grote principes een akkoord bestaat, moet nog nader worden bepaald hoe alles precies zal worden verdeeld, zoals overigens ook het geval is voor de schulden.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) vindt deze aanpak riskant; bovendien wordt aldus de indruk versterkt dat de regering wel heel veel armslag krijgt. Hoewel dit gedeelte het meest gedetailleerde van het wetsontwerp is, ziet het er jammer genoeg naar uit dat men met deze tekst nog alle kanten uit kan. Dat voorspelt weinig goeds voor het vervolg van de onderhandelingen.

Volgens *de heer Tanguy Veys (VB)* duiden de talrijke vaagheden die de tekst nog bevat, inzonderheid wat de verdeling van de schuld betreft, er eens te meer op dat men deze hervorming er door wil jagen. Hij vraagt zich af hoe het mogelijk is dat zoveel aspecten nog steeds niet zijn uitgeklaard. Er hadden al lang duidelijke cijfers over de verdeling van de schuld voorhanden moeten zijn, zeker als men bedenkt dat het regeerakkoord dateert van december 2011.

De minister onderstreept dat een dergelijke hervorming heel wat technische voorbereiding vergt en dat een fusie door opslorping massa's tijd in beslag neemt, temeer daar het om grote ondernemingen gaat.

De heer Tanguy Veys (VB) aanvaardt dit argument niet. Het gaat hier om een groep waarbinnen altijd samenwerking is geweest en die zelfs als een unitaire structuur was opgevat. Vandaag reeds worden tussen de ondernemingen van de groep gegevens en informatie uitgewisseld.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 13 stemmen tegen 1.

Amendement nr. 13 wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

De amendementen nrs. 27 en 28 worden achtereenvolgens verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

L'article 4 est adopté sans modification par 10 voix contre 4.

Art. 5

M. Tanguy Veys (VB) introduit l'amendement n° 4 (DOC 53 2893/002) visant à supprimer cet article en raison du fait que l'entreprise ferroviaire doit remplir toutes les missions de service public, comme le prévoit son amendement précédent.

M. Steven Vandeput (N-VA) introduit l'amendement n° 14 (DOC 53 2893/002) visant à transférer tous les éléments de l'infrastructure à Infrabel. M. Vandeput compare à cet égard l'infrastructure ferroviaire à l'infrastructure routière, où la gestion de l'infrastructure est une mission des autorités et non des exploitants. On ne comprendrait pas que les autorités ne laissent rouler que leurs propres véhicules sur les routes. Il n'est donc pas logique, selon lui, que des éléments liés à l'infrastructure ferroviaire soient de la responsabilité de l'exploitant. En outre, c'est en contradiction avec le futur du rail européen.

M. Tanguy Veys (VB) est d'avis que le projet de loi maintient une situation existante qui n'est selon lui pas en contradiction avec la législation européenne. La Commission européenne n'a d'ailleurs pas émis de critiques concernant cette structure actuelle.

M. Steven Vandeput (N-VA) précise que la structure proposée sera en contradiction avec la probable future réglementation européenne, même si ce n'est pas encore le cas actuellement. En outre, il faut apporter de la clarté concernant les éléments relevant du gestionnaire de l'infrastructure. Selon l'orateur, tout ce qui est fixe, y compris les gares, les quais, les ascenseurs et escalators, mais aussi la mobilité et la sécurité de ces lieux relève clairement de l'infrastructure. Ce qui concerne les clients relève de l'opérateur ferroviaire.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) pose une question concernant la différenciation faite par le texte entre les points 1° et 2° de l'article, ce dernier point parlant du transport de marchandises "en général". Que cela signifie-t-il en termes de déploiement d'activités? N'y a-t-il pas un risque qu'on revienne à des investissements dans le transport de marchandises par route?

Artikel 4 wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 5

De heer Tanguy Veys (VB) dient amendement nr. 4 (DOC 53 2893/002) in. Dit amendement strekt ertoe dit artikel op te heffen, omdat de spoorwegmaatschappij alle taken van openbare dienstverlening moet vervullen, zoals beoogd met het vorige, door de heer Veys ingediende amendement.

De heer Steven Vandeput (N-VA) dient amendement nr. 14 (DOC 53 2893/002) in, dat ertoe strekt alle infrastructuuraangelegenheden bij Infrabel onder te brengen. Ter verantwoording daarvan vergelijkt de heer Vandeput de spoorweginfrastructuur met de weginfrastructuur. Het wegbeheer is immers ook een taak van de overheid, en niet van de exploitant. Men zou het niet begrijpen, mocht de overheid alleen haar eigen voertuigen op de wegen laten rijden. Het is volgens hem dan ook niet logisch dat aan de spoorweginfrastructuur gekoppelde elementen onder de verantwoordelijkheid vallen van de exploitant. Bovendien is dit in tegenspraak met de toekomst van de Europese spoorwegen.

De heer Tanguy Veys (VB) is van mening dat het wetsvoorstel een bestaande situatie in stand houdt die zijns inziens niet in tegenspraak is met het EU-recht. De Europese Commissie heeft over die huidige structuur trouwens geen kritiek geformuleerd.

De heer Steven Vandeput (N-VA) preciseert dat de voorgestelde structuur in strijd zal zijn met de vermoedelijke toekomstige EU-regelgeving, ook al is dat nu nog niet het geval. Bovendien moet er duidelijkheid komen in verband met de elementen waarvoor de infrastructuurbeheerder bevoegd is. Volgens de spreker vallen alle vaste inrichtingen, met inbegrip van de treinstations, de perrons, de liften en roltrappen, maar ook de mobiliteit en de veiligheid van die plaatsen, duidelijk onder infrastructuur. Voor alles wat de klanten aangaat, is de spoorwegoperator bevoegd.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) stelt een vraag over het onderscheid dat de tekst maakt tussen de punten 1° en 2° van dit artikel, waarbij dat laatste punt verwijst naar het goederenvervoer "in het algemeen". Wat betekent dat op het vlak van de activiteitenontplooiing? Bestaat niet het gevaar dat men opnieuw gaat investeren in het goederenvervoer over de weg?

Le ministre rappelle qu'une concertation a eu lieu avec la Commission européenne et que celle-ci a confirmé que le modèle proposé est conforme à la réglementation en la matière. Il sera, par ailleurs, nécessaire de répartir les éléments de la manière la plus claire et la plus cohérente possible, ainsi que de prévoir des modalités de collaboration entre les deux entités, principalement par le biais de la convention de transport.

Il précise par ailleurs que le transport de marchandises est prévu dans les objets de l'entreprise ferroviaire tout simplement parce qu'il s'agit d'une de ses activités. C'est donc logique de l'indiquer même si le ministre rappelle que le transport de marchandises ne fait pas partie des missions de service public.

L'amendement n° 4 est rejeté par 13 voix contre 1.

L'amendement n° 14 est rejeté par 12 voix contre 2.

L'article 5 est adopté sans modification par 10 voix contre 4.

Art. 6

M. Tanguy Veys (VB) introduit l'amendement n° 5 (DOC 53 2893/002) dont l'objectif est identique à ses deux amendements précédents.

M. Steven Vandeput (N-VA) introduit l'amendement n° 15 (DOC 53 2893/002) dont l'objectif est identique à ses deux amendements précédents.

L'amendement n° 5 est rejeté par 13 voix contre 1.

L'amendement n° 15 est rejeté par 12 voix contre 2.

L'article 6 est adopté sans modification par 10 voix contre 4.

Art. 7

M. Tanguy Veys (VB) présente l'amendement n° 6 (DOC 53 2893/002) tendant à permettre à la société des chemins de fer d'assurer la gestion de son personnel. La motivation du personnel doit être améliorée sur les plans de la mobilité et de la communication. Les syndicats et le personnel ne sont pas convaincus que HR Rail soit capable d'atteindre ces objectifs.

De minister herinnert dat overleg werd gepleegd met de Europese Commissie en dat deze heeft bevestigd dat het voorgestelde model in overeenstemming is met de ter zake geldende regelgeving. Voorts zullen de elementen zo duidelijk en coherent mogelijk moeten worden verdeeld en zal tussen de beide entiteiten moeten worden voorzien in nadere regels betreffende de samenwerking — dat zal vooral via de vervoers-overeenkomst moeten gebeuren.

Hij wijst er voorts op dat het goederentransport een van de doelen is van de spoorwegonderneming, gewoon omdat het een onderdeel vormt van de activiteiten. Het is dan ook logisch dat aan te geven, ook al herinnert de minister eraan dat het goederentransport geen taak is van openbare dienstverlening.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 13 stemmen tegen 1.

Amendement nr. 14 wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 5 wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 6

De heer Tanguy Veys (VB) dient amendement nr. 5 in (DOC 53 2893/002) dat hetzelfde doel heeft als zijn twee vorige amendementen.

De heer Steven Vandeput (N-VA) dient amendement nr. 15 in (DOC 53 2893/002) dat hetzelfde doel heeft als zijn twee vorige amendementen.

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 13 stemmen tegen 1.

Amendement nr. 15 wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 6 wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 7

De heer Tanguy Veys (VB) dient amendement nr. 6 in (DOC 53 2893/002) om de spoorwegmaatschappij toe te laten zijn eigen HR-beleid te kunnen voeren. Het personeel moet op het vlak van de mobiliteit en de communicatie beter gemotiveerd worden. De vakbonden en het personeel zijn niet overtuigd dat HR Rail dit tot stand zal kunnen brengen.

M. Steven Vandeput (N-VA) présente l'amendement n° 16 (DOC 53 2893/002) tendant à faire en sorte que Infrabel et la SNCB soient pleinement compétentes en ce qui concerne leur politique du personnel. Les accompagnateurs de train ne sont pas tout simplement pas des ingénieurs et inversement. HR Rail est une organe superflu et dépourvu de valeur ajoutée qui confortera la toute-puissance des organisations syndicales.

Les amendements n°s 6 et 16 sont successivement rejetés, respectivement par 13 voix contre une et par 12 voix contre 2.

L'article est adopté sans modification par 10 voix contre 4.

Art. 8

M. Tanguy Veys (VB) présente l'amendement n° 7 (DOC 53 2893/002) tendant à supprimer la convention de transport servant d'instrument pour régler les relations entre les différentes entités au motif qu'elle est superflue, dès lors qu'une seule société est chargée de toute l'activité ferroviaire.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) estime que le projet à l'examen est trop vague et qu'il n'est pas assez concret à propos de ce que la convention de transport doit prévoir. Il n'est pas non plus indiqué comment les éventuels litiges seront réglés.

Le ministre confirme que les procédures appliquées pour régler les litiges feront l'objet d'arrêtés royaux spécifiques. La convention de transport sera également approuvée par le Conseil des ministres. Le projet à l'examen délimite le périmètre. Le modèle proposé sera toutefois affiné davantage.

L'amendement n° 7 est rejeté par 13 voix contre une.

L'article est adopté sans modification par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 9

M. Tanguy Veys (VB) présente l'amendement n° 8 (DOC 53 2893/002), qui a le même objet que l'amendement précédent, à savoir confier également la gestion de l'infrastructure à l'entreprise ferroviaire.

De heer Steven Vandeput (N-VA) dient amendement nr. 16 in (DOC 53 2893/002) teneinde Infrabel en de NMBS integraal bevoegd te maken voor het eigen personeelsbeheer. Een treinconducteur is nu eenmaal geen ingenieur en omgekeerd. HR Rail is een overbodig vehikel zonder toegevoegde waarde dat de almacht van de vakbonden zal bestendigen.

De amendementen nrs. 6 en 16 worden achtereenvolgens verworpen met respectievelijk 13 tegen 1 en 12 tegen 2 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 8

De heer Tanguy Veys (VB) dient amendement nr. 7 in (DOC 53 2893/002) teneinde de vervoersovereenkomst als instrument om de relaties te regelen tussen de onderscheiden entiteiten als overbodig te schrappen vanaf het ogenblik dat één maatschappij bevoegd is voor het hele spoorgebeuren.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) oordeelt dat het voorliggend ontwerp te vaag en niet concreet genoeg is nopens wat de vervoersovereenkomst behoort in te houden. Ook wordt niet gezegd hoe eventuele geschillen beslecht zullen worden.

De minister bevestigt dat de procedures om geschillen te beslechten het voorwerp zullen uitmaken van specifieke koninklijke besluiten. Ook de vervoersovereenkomst zal worden goedgekeurd door in de Ministerraad. Het voorliggende ontwerp bakent de perimeter af. Het vooropgestelde model zal evenwel verder verfijnd worden.

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 13 tegen 1 stem.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 9

De heer Tanguy Veys (VB) dient amendement nr. 8 in (DOC 53 2893/002) met hetzelfde doel als het vorige amendement, namelijk dat de spoorwegonderneming ook met het beheer van de infrastructuur zou worden belast.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) présente l'amendement n° 31 (DOC 53 2893/003), qui tend à confier les fonctions essentielles à un organe indépendant. L'intervenant demande par ailleurs comment sera assuré le suivi des audits relatifs aux perturbations. Pourquoi ces audits ne sont-ils pas automatiquement communiqués au Parlement?

M. Steven Vandeput (N-VA) s'étonne que le régulateur ne puisse formuler qu'un avis non contraignant en première instance. En effet, en tant qu'arbitre, il pourra de toute façon imposer cet avis. L'intervenant demande par ailleurs sous la tutelle de quel ministre cet organe indépendant sera placé. Il opérerait quant à lui pour le ministre en charge de la mobilité.

Le ministre souligne que la réglementation actuelle prévoit que le régulateur formule des avis non contraignants. Ce n'est qu'en cas de litige relatif à l'exécution de la convention de transport qu'il interviendra de manière contraignantes (article 9 § 4). Le partage de compétences tel qu'il est actuellement organisé entre le ministre des Entreprises publiques et le ministre en charge de la mobilité est maintenu. La convention de transport sera approuvée par le Conseil des ministres.

Les amendements nos 8 et 31 sont tous deux rejetés par 13 voix contre une.

L'article est adopté sans modifications par 12 voix contre 2.

Art. 10

M. Tanguy Veys (VB) présente l'amendement n° 9 (DOC 53 2893/002), qui a le même objet que les deux amendements précédents, à savoir confier également la gestion de l'infrastructure à l'entreprise ferroviaire.

L'amendement n° 9 est rejeté par 13 voix contre une.

L'article ne donne lieu à aucune autre observation et est adopté sans modifications par 10 voix contre 4.

Art. 11

M. Tanguy Veys (VB) présente un amendement n° 10 (DOC 53 2893/002) qui tend à doubler le délai dans lequel les arrêtés royaux appelés à réaliser la réforme en vertu de la loi d'habilitation doivent être

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient amendement nr. 31 (DOC 53 2893/003) in teneinde de essentiële functies aan een onafhankelijk orgaan toe te vertrouwen. Hij vraagt tevens hoe de audits omtrent storingen opgevolgd zullen worden. Waarom worden ze niet automatisch meegedeeld aan het Parlement?

De heer Steven Vandeput (N-VA) verbaast zich over het feit dat de regulator in eerste instantie slechts een niet bindend advies mag formuleren, terwijl hij dit als scheidsrechter sowieso zal kunnen opleggen. Ook wenst de spreker exact te weten onder de hoede van welke minister dit onafhankelijk orgaan zal worden geplaatst. De minister bevoegd voor mobiliteit heeft zijn voorkeur.

De minister onderstreept dat de regulator krachtens de vigerende regelgeving niet-dwingende adviezen uitbrengt. De regulator kan wel dwingend optreden, maar alleen bij een geschil betreffende de tenuitvoerlegging van de vervoersovereenkomst (zie artikel 9, § 4). De bevoegdheidsverdeling tussen de ministers bevoegd voor overheidsbedrijven en de minister bevoegd voor mobiliteit, zoals die thans bestaat, wordt niet gewijzigd. De vervoersovereenkomst goedgekeurd worden door de Ministerraad.

De amendementen nrs. 8 en 31 worden beiden verworpen met telkens 13 tegen 1 stem.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Art. 10

De heer Tanguy Veys (VB) dient amendement nr. 9 (DOC 53 2893/002) in, met hetzelfde doel als beide vorige amendementen, namelijk dat de spoorwegonderneming ook met het beheer van de infrastructuur zou worden belast.

Amendement nr. 9 wordt verworpen met 13 tegen 1 stem.

Het artikel wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 11

De heer Tanguy Veys (VB) dient amendement nr. 10 in (DOC 53 2893/002) teneinde de termijn waarbinnen de koninklijke besluiten die de hervorming zullen doorvoeren krachtens de machtigingswet te verdubbelen. Eén

confirmés. Le délai d'un an est trop court pour pouvoir réaliser une réforme d'une telle ampleur et la faire voter par le parlement.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) présente deux amendements n^{os} 29 et 30 (DOC 53 2893/003) qui tendent à permettre au parlement actuel, dans sa composition actuelle, de confirmer les arrêtés royaux pris en exécution de cette loi d'habilitation. Ces arrêtés doivent par conséquent être confirmés dans les quatre mois de leur entrée en vigueur. Les pouvoirs spéciaux doivent, pour leur part, s'éteindre le 1^{er} février 2014.

Le ministre estime que les délais proposés sont raisonnables, d'autant que la réforme sera réalisée durant l'actuelle législature.

Les amendements n^{os} 10, 29 et 30 sont systématiquement rejetés par 13 voix contre une.

L'article est adopté sans modification par 10 voix contre 4.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté sans modification par 10 voix contre 4.

La proposition de résolution n° 2476 devient dès lors sans objet.

Le rapporteur,

Christophe BASTIN

La présidente,

Sabien
LAHAYE-BATTHEU

jaar is namelijk een te korte tijdsperiode om een dergelijke ingrijpende hervorming te kunnen doorvoeren en door het parlement te laten goedkeuren.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) dient de amendementen nrs. 29 en 30 (DOC 53 2893/003) in teneinde het huidige Parlement in zijn huidige samenstelling de kans te geven de koninklijke besluiten genomen in uitvoering van deze machtigingswet te bekrachtigen. Deze besluiten behoren dientengevolge binnen vier maand na hun inwerkingtreding te worden bevestigd. De volmachten van hun kant behoren op 1 februari 2014 uit te doven.

De minister oordeelt dat de voorliggende termijnen redelijk zijn, temeer daar de hervorming binnen de huidige zittingsperiode zal worden doorgevoerd.

De amendementen nrs. 10, 29 en 30 worden telkens verworpen met 13 tegen 1 stem.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Derhalve vervalt voorstel van resolutie nr. 2476.

De rapporteur,

Christophe BASTIN

De voorzitter,

Sabien
LAHAYE-BATTHEU