

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 mars 2014

PROJET DE LOI

**portant confirmation des arrêtés royaux
pris en application de la loi
du 30 août 2013 relative
à la réforme des chemins de fer belges**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jef VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif de M. Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopé- ration au développement, chargé des Grandes Villes	3
II. Discussion générale	7
III. Discussion des articles et votes	12

Document précédent:

Doc 53 **3441/ (2013/2014):**
001: Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 maart 2014

WETSONTWERP

**tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten
genomen met toepassing van de wet
van 30 augustus 2013 betreffende
de hervorming van de Belgische spoorwegen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwik- kelingssamenwerking, belast met Grote Steden...	3
II. Algemene bespreking.....	7
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	12

Voorgaand document:

Doc 53 **3441/ (2013/2014):**
001: Wetsontwerp.

8675

**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 Vandeput, 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
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
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	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
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi en urgence, car déposé en application de l'article 80 de la Constitution, au cours de sa réunion du 18 mars 2014.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. JEAN-PASCAL LABILLE, MINISTRE DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, CHARGÉ DES GRANDES VILLES

Pour atteindre les objectifs en matière d'amélioration de la qualité du service aux voyageurs, de la sécurité du rail belge, de l'efficacité opérationnelle et de la situation financière du groupe SNCB, l'accord du gouvernement prévoyait une réforme des structures et une simplification organisationnelle du groupe SNCB

La réforme s'articule autour d'une entreprise ferroviaire et d'un gestionnaire d'infrastructure qui seront amenés à travailler ensemble afin de remplir la première mission de service public qui est d'assurer un transport intérieur de voyageurs ponctuel et de qualité, dans de bonnes conditions de sécurité. Ces deux sociétés gèreront ensemble une filiale commune, HR Rail, société anonyme de droit public qui sera l'employeur unique du personnel.

La loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges a habilité le Roi à prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'exécuter les grands principes de la réforme du rail belge qu'elle a fixés.

Le ministre ne reviendra pas sur les grands principes exposés dans la loi du 30 août 2013 et qui ont déjà été débattus au sein de cette commission pour me concentrer sur les éléments qui ont été concrétisés dans les arrêtés royaux qu'il vous revient de confirmer.

Six arrêtés royaux ont été adoptés. Ils peuvent être regroupés en trois volets:

— les arrêtés qui ont autorisé la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB à initier et à réaliser les opérations de structure nécessaires par lesquelles il ne reste que deux entreprises publiques autonomes et qui ont adapté le cadre normatif et le statut organique des entités concernées à cette nouvelle structure et aux nouvelles activités de ces entités;

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp, hoogdringend want ingediend met toepassing van artikel 80 van de Grondwet, besproken tijdens haar vergadering van 18 maart 2014.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HEER JEAN-PASCAL LABILLE, MINISTER VAN OVERHEIDSBEDRIJVEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, BELAST MET GROTE STEDEN

Om de doelstellingen te bereiken die bestaan uit de verbetering van de dienstverlening aan de reizigers, de veiligheid van het Belgische spoor, de operationele efficiëntie en de financiële situatie van de NMBS-Groep, voorzag het regeerakkoord een structurele hervorming en een organisationele vereenvoudiging van de NMBS-Groep.

De hervorming concentreert zich rond een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder die samen zullen moeten werken om de eerste opdracht van openbare dienstverlening te vervullen, met name te voorzien in een stipt en veilig binnenlands reizigersvervoer. Deze twee ondernemingen zullen samen een gemeenschappelijke dochteronderneming beheren, HR Rail, een naamloze vennootschap van publiek recht die als enige werkgever van het personeel zal optreden.

De wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen heeft de Koning gemachtigd om alle nodige maatregelen te nemen tot uitvoering van de vooropgestelde grote principes van de hervorming van het Belgische spoor.

De minister zal niet terugkomen op de grote principes die in de wet van 30 augustus 2013 werden uiteengezet en die reeds binnen deze commissie werden besproken, en me concentreren op de elementen die concreet werden uitgewerkt in de koninklijke besluiten die het u toekomt te bekrachtigen.

Zes koninklijke besluiten werden aangenomen. Ze kunnen worden gegroepeerd in drie luiken:

— de besluiten die het voor NMBS Holding, Infrabel en de NMBS mogelijk hebben gemaakt om de vereiste structuuroperaties te initiëren en door te voeren, waardoor slechts twee autonome overheidsbedrijven overblijven en die het normatief kader en organiek statuut van de betrokken entiteiten aanpassen aan de nieuwe structuur en de nieuwe activiteiten van deze entiteiten;

— l'arrêté qui a procédé à la création et à la fixation du statut de HR Rail, société anonyme de droit public, le nouvel employeur de l'ensemble du personnel mis à disposition d'Infrabel et de la nouvelle SNCB;

— les arrêtés qui ont apporté des modifications à la réglementation ferroviaire.

L'article 2 du projet de loi vise à confirmer les différents arrêtés.

Le 1° vise à confirmer l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (1). Cet arrêté autorise les sociétés à procéder aux opérations du droit des sociétés permettant d'aboutir au nouveau modèle envisagé.

Il s'agit principalement des opérations suivantes:

— la fusion par absorption de la SNCB par la SNCB Holding, qui est devenue la nouvelle entreprise ferroviaire et a adopté la dénomination de "SNCB";

— le transfert, au moyen d'une scission partielle, de certains actifs et passifs de la SNCB Holding vers Infrabel (en ce compris le transfert de l'unité opérationnelle "ICTRA") et le découplage de la participation de la SNCB Holding dans Infrabel ;

— le transfert par Infrabel à l'entreprise ferroviaire des actifs et passifs attachés aux activités qui relèvent de la nouvelle SNCB ;

— l'apport des actifs et passifs de l'activité opérationnelle actuelle "*human resources*" de la SNCB Holding à HR Rail.

L'arrêté royal organise aussi le partage de la dette financière de la SNCB Holding entre Infrabel et la nouvelle SNCB, en tenant compte des besoins pour leur viabilité économique et financière mais aussi d'autres paramètres tels que la réglementation européenne applicable et la neutralité de l'impact sur la dette publique. La répartition de la dette a fait l'objet de discussions approfondies au sein du groupe SNCB qui ont abouti à l'accord sur la répartition de la dette reprise à l'article 5, § 1^{er}, 4° de l'arrêté. Ainsi Infrabel a pris à sa charge l'ensemble des dettes qui lui étaient directement attribuables ainsi que 45 % des dettes non directement attribuables à une des trois entités du groupe.

— het besluit op grond waarvan HR Rail, naamloze vennootschap van publiek recht, de nieuwe werkgever van al het personeel dat ter beschikking gesteld wordt aan Infrabel en de (nieuwe) NMBS, wordt tot stand gebracht en haar organiek statuut wordt vastgesteld;

— de besluiten die wijzigingen aan de spoorwegreglementering hebben aangebracht.

Artikel 2 van het wetsontwerp beoogt de bekrachtiging van de verschillende besluiten.

Punt 1° strekt ertoe om het koninklijk besluit van 7 november 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (1) te bekrachtigen. Dit besluit maakt het voor de betrokken vennootschappen mogelijk om de vennootschapsrechtelijke operaties door te voeren die hen in staat stellen om de vooropgestelde nieuwe structuur tot stand te brengen.

Het gaat voornamelijk om volgende operaties:

— de fusie door overneming van NMBS door NMBS Holding, die de nieuwe spoorwegonderneming is geworden en de benaming "NMBS" heeft aangenomen;

— de overdracht, via de techniek van de partiële splitsing, van bepaalde activa en passiva van NMBS Holding aan Infrabel (met inbegrip van de bedrijfsactiviteit "ICTRA") en de ontkoppeling van de participatie van NMBS Holding in Infrabel;

— de overdracht door Infrabel aan de spoorwegonderneming van de activa en passiva verbonden aan de activiteiten van de (nieuwe) NMBS;

— de inbreng van de activa en passiva van de bedrijfsactiviteit "*human resources*" van NMBS Holding in HR Rail.

Het koninklijk besluit organiseert ook de verdeling van de financiële schuld van NMBS Holding tussen Infrabel en de nieuwe NMBS, rekening houdend met de noden van hun financieel-economische leefbaarheid, maar ook met andere parameters, zoals de toepasselijke Europese regelgeving, en de neutraliteit van de weerslag op de overheidsschuld. De verdeling van de schuld heeft het voorwerp uitgemaakt van uitgebreide besprekingen binnen de NMBS groep die geleid hebben tot het akkoord over de verdeling vermeld in artikel 5, § 1, 4° van het besluit. Zo heeft Infrabel het geheel van de schulden op zich genomen die haar onmiddellijk toerekenbaar waren alsook 45 % van de schulden die niet onmiddellijk toerekenbaar waren aan een van de drie entiteiten van de groep.

Ces aspects de la réforme concernent des opérations auxquelles certains délais étaient attachés, entre les sociétés et à l'égard de tiers intéressés. Celles-ci ont dès lors été isolées dans ce premier arrêté pour permettre aux sociétés de prendre les actes nécessaires à l'entrée en vigueur de la réforme au 1^{er} janvier 2014.

L'article 2, 2° du projet de loi a pour objet de confirmer l'arrêté royal du 11 décembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB (2).

Cet arrêté entend assurer que le statut organique d'Infrabel et de la nouvelle SNCB ainsi que les autres dispositions légales et réglementaires qui leur sont applicables soient alignés sur la nouvelle structure, composée de deux entreprises publiques autonomes, la SNCB et Infrabel, et sur les nouvelles activités des deux entreprises publiques. Les principales modifications concernent la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

L'arrêté royal reprend l'objet social et les missions de service public des deux nouvelles entités tels qu'énoncés dans la loi d'habilitation. Il précise, en outre, le contenu de la mission de service public relative à la sécurité et vise à garantir que la sécurité dans le domaine des chemins de fer continue à être exercée par les agents de la nouvelle SNCB selon une approche globale, et cela également sur l'infrastructure ferroviaire gérée par Infrabel.

Il crée, par ailleurs, différentes servitudes afin d'assurer tant à Infrabel qu'à la SNCB la continuité de leurs activités opérationnelles. Ainsi, Infrabel disposera d'une servitude dans les gares appartenant à la SNCB pour faire passer tous les câbles, notamment ceux liés à la haute tension et à la signalisation, tandis que la SNCB disposera d'une servitude sur certains éléments d'infrastructure, comme les quais ou les couloirs sous voies et cela afin de lui permettre d'exercer sa mission d'accueil aux voyageurs.

Des dispositions sont également prévues pour assurer une bonne coordination des investissements dans le cadre de l'élaboration des plans pluriannuels d'investissement et pour garantir une bonne collaboration pour les aspects opérationnels du transport intérieur de voyageurs, par le biais de la convention de transport.

Deze aspecten van de hervorming betreffen verichtingen waaraan, binnen de vennootschappen en ten aanzien van derde belanghebbenden, zekere doorlooptijden verbonden waren. Die werden daarom in dit eerste besluit afgezonderd om de vennootschappen de mogelijkheid te bieden de noodzakelijke aktes te nemen voor de inwerkingtreding van de hervorming op 1 januari 2014.

Artikel 2, 2° van het wetsontwerp beoogt het koninklijk besluit van 11 december 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (2) te bekrachtigen.

Dit besluit strekt ertoe te verzekeren dat het organiek statuut van Infrabel en van de (nieuwe) NMBS, en de overige wettelijke en reglementaire bepalingen die op hen van toepassing zijn worden afgestemd op de nieuwe structuur met twee autonome overheidsbedrijven, de NMBS en Infrabel en met de nieuwe activiteiten van de twee overheidsbedrijven. De belangrijkste wijzigingen betreffen de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het koninklijk besluit herneemt het maatschappelijke doel en de opdrachten van openbare dienst van de twee nieuwe entiteiten zoals vermeld in de machtigingswet. Het verduidelijkt bovendien de opdracht van openbare dienst betreffende de veiligheid en beoogt te verzekeren dat de veiligheid in het domein van de spoorwegen volgens één globale benadering nog altijd kan worden uitgeoefend door de agenten van de (nieuwe) NMBS, ook op de spoorweginfrastructuur die wordt beheerd door Infrabel.

Het voorziet in bovendien verschillende erfdienstbaarheden die zowel aan Infrabel als aan de NMBS de continuïteit van hun operationele activiteiten zal waarborgen. Zo zal Infrabel over de erfdienstbaarheid beschikken om in de stations die het eigendom zijn van de (nieuwe) NMBS al haar kabels te laten lopen, met name de hoogspanningskabels en de kabels die verbonden zijn met de signalisatie, terwijl de NMBS zal beschikken over een erfdienstbaarheid op bepaalde infrastrukturelementen zoals de perrons of de doorgangen onder de sporen, met als doel de uitvoering van haar onthaalopdracht van de reizigers.

Er zijn ook bepalingen voorzien voor het waarborgen van een goede coördinatie van de investeringen in het kader van de uitwerking van de meerjareninvesteringsplannen en om een goede samenwerking te waarborgen voor de operationele aspecten van het binnenlandse reizigersvervoer, door middel van de vervoersovereenkomst.

Enfin, des dispositions sont prises afin de permettre la représentation des Régions au sein des conseils d'administration de la nouvelle SNCB et d'Infrabel. Ce dispositif doit être complété par un arrêté royal pris de l'accord des régions afin de pouvoir procéder aux désignations effectives et d'exécuter ainsi un élément de la réforme institutionnelle.

Le deuxième volet des arrêtés à confirmer porte sur le personnel des Chemins de fer belges et la création de la SA de droit public HR Rail.

L'article 2, 3° du projet de loi vise ainsi à confirmer l'arrêté royal du 11 décembre 2013 relatif au personnel des Chemins de fer belges.

Cet arrêté règle:

- la création et le statut organique de HR Rail;
- le transfert du personnel de la SNCB *Holding* à HR Rail;
- et les règles de base relatives au personnel (tels que la mise à disposition du personnel par HR Rail, le statut du personnel, le statut syndical, les affaires du personnel et le dialogue social).

Cet arrêté royal garantit l'unicité du statut du personnel des chemins de fer qui relève de la Commission paritaire nationale. HR Rail est l'employeur unique de l'ensemble du personnel et la SNCB et Infrabel sont tenues de faire exclusivement appel à HR Rail pour la sélection, le recrutement et la mise à disposition du personnel. Cet arrêté organise également la répartition des compétences RH entre les sociétés et aligne les organes de négociation et de concertation sociale sur la nouvelle structure. Les Chemins de fer auront également la faculté de faire appel au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale en vue de prévenir et d'assurer une mission de conciliation en cas de conflits sociaux.

Le dernier volet des arrêtés à confirmer porte sur trois arrêtés. Ces textes sont repris à l'article 2, 4° à 6° du projet de loi.

Le premier arrêté à confirmer est l'arrêté royal du 21 décembre 2013 modifiant le Code ferroviaire, en vue de l'extension des compétences de l'organe de contrôle, notamment en termes de contrôle de la convention de transport. L'organe de contrôle sera également compétent pour garantir l'accès non discriminatoire

Tot slot worden bepalingen voorzien om de vertegenwoordiging van de Gewesten binnen de raden van bestuur van de nieuwe NMBS en Infrabel mogelijk te maken. Dit dispositief dient aangevuld te worden met een koninklijk besluit genomen na akkoord met de gewesten om te kunnen overgaan tot de effectieve benoemingen en zo een element van de institutionele hervorming te kunnen uitvoeren.

Het tweede luik van de besluiten die bekrachtigd moeten worden betreft het personeel van de Belgische Spoorwegen en de oprichting van de NV van publiek recht HR Rail.

Artikel 2, 3° van het wetsontwerp beoogt derhalve het koninklijk besluit van 11 december 2013 houdende het personeel van de Belgische Spoorwegen.

Dit besluit regelt:

- de totstandbrenging en het organiek statuut van HR Rail;
- de overdracht van het personeel door de NMBS *Holding* aan HR Rail;
- en de basisregels betreffende het personeel (zoals de terbeschikkingstelling van het personeel door HR Rail, het personeelsstatuut, het syndicaal statuut, de personeelsaangelegenheden en de sociale dialoog).

Dit besluit verzekert de uniciteit van het statuut van het personeel van de spoorwegen dat tot de bevoegdheid van de Nationale Paritaire Commissie behoort. HR Rail is de enige werkgever van het personeel en NMBS en Infrabel moeten uitsluitend een beroep doen op HR Rail voor de selectie, de aanwerving en de terbeschikkingstelling van het personeel. Dit besluit organiseert ook de verdeling van HR-bevoegdheden tussen de vennootschappen en brengt de onderhandelings- en overlegorganen in lijn met de nieuwe structuur. De Spoorwegen zullen eveneens de mogelijkheid hebben om beroep te doen op de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg voor het voorkomen van sociale conflicten en het vervullen van een verzoeningsopdracht.

Het laatste luik van de besluiten die bekrachtigd moeten worden betreft drie besluiten. Deze teksten zijn opgenomen in artikel 2, 4° tot 6° van het wetsontwerp.

Het eerste besluit dat bekrachtigd dient te worden is het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot wijziging van de Spoorcodex, met het oog op de uitbreiding van de bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan, met name in termen van de toezicht op de vervoersovereenkomst. Het toezichthoudende orgaan zal ook

aux installations de service gérées par l'entreprise ferroviaire et pour s'assurer que la servitude dont bénéficie la SNCB sur certains éléments de l'infrastructure ferroviaire ne porte pas atteinte à ce droit d'accès non discriminatoire.

Le deuxième arrêté à confirmer est l'arrêté royal du 21 décembre 2013 modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires. Cet arrêté édicte, d'une part, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'accès aux gares, aux points d'arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie ainsi que les règles relatives à l'accès aux installations fixes de communication avec les voyageurs, comme les afficheurs de quai et la sonorisation.

Le dernier texte à confirmer est l'arrêté royal du 21 décembre 2013 modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne l'accès au *traffic control* et aux cabines de signalisation du gestionnaire de l'infrastructure. Cet arrêté permet à toutes les entreprises ferroviaires de disposer d'un personnel de sécurité qualifié dans le *traffic control* et les principales cabines de signalisation d'Infrabel afin de proposer au gestionnaire d'infrastructure un ordre de priorité pour leurs propres trains en cas de perturbations.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. David Geerts (sp.a) rappelle qu'une délégation de la commission a visité, le 7 juillet 2012, l'OCCR néerlandais ("*Operational Control Center Rail*") à Utrecht, où tant les opérateurs que le gestionnaire de l'infrastructure siègent ensemble et prennent des décisions opérationnelles concernant le trafic ferroviaire. Il s'agit d'une piste qui doit en tout cas être suivie par nos entreprises ferroviaires.

M. Steven Vandeput (NVA) réaffirme que la récente réforme des chemins de fer belges n'a servi à rien. Trois entreprises ont été réformées en trois nouvelles entreprises, la SNCB Holding ayant absorbé la SNCB et HR Rail jouant le rôle de *Holding light*. Le gouvernement n'a pas profité de l'occasion qui est offerte par la libéralisation prochaine du transport de voyageurs. Les arrêtés royaux n'ont jamais pu être examinés au Parlement. Ils sont représentatifs d'une mauvaise gouvernance car peu transparente. L'intervenant s'interroge à propos du statut organique, de HR Rail, de l'adaptation du Code

bevoegd zijn voor de niet-discriminerende toegang tot de dienstvoorzieningen die beheerd worden door de spoorwegonderneming en om zich ervan te verzekeren dat de erfdienstbaarheid waar de NMBS op bepaalde elementen van de spoorinfrastructuur geen afbreuk doet aan dit recht van niet-discriminerende toegang.

Het tweede besluit dat bekrachtigd dient te worden is het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft de diensten die aan de spoorwegondernemingen moeten worden geleverd. Dit besluit vaardigt enerzijds de regels uit die aan de spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang verlenen tot de stations, de onbemande stopplaatsen en passende locaties in de stations voor diensten in verband met kaartverkoop, evenals de regels betreffende de toegang tot de vaste installaties voor communicatie met de reizigers, zoals perronschermen en de geluidsinstallaties.

De laatste tekst die bekrachtigd dient te worden is het koninklijk besluit tot wijziging van de Spoorcodex voor wat betreft toegang tot *traffic control* en tot seinposten van de infrastructuurbeheerder. Dit besluit maakt het voor alle spoorwegondernemingen mogelijk om over veiligheidspersoneel te beschikken dat gekwalificeerd is in *traffic control* en de voornaamste seinposten van Infrabel om de infrastructuurbeheerder een prioriteitsvolgorde voor te stellen aangaande hun eigen treinen in geval van verstoring.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer David Geerts (sp.a) herinnert aan een bezoek, door een delatie van de commissie, aan het Nederlandse OCCR ("*Operational Control Center Rail*") in Utrecht, op 7 juli 2012, waar zowel de operatoren als de infrastructuurbeheerder samen zitten en operationele beslissingen nemen aangaande het treinverkeer. Dit is een piste die door onze spoorwegondernemingen alszins gevolgd moet worden.

De heer Steven Vandeput (N-VA) herbestigt dat de recente hervorming van de Belgische spoorwegen een maat voor niets is geweest. Drie ondernemingen werden hervormd tot drie nieuwe ondernemingen, waarbij de NMBS Holding de NMBS heeft opgeslorpt en HR Rail de rol vervult van *Holding light*. Ook heeft de regering de kans laten liggen om op de nakende liberalisering van het reizigersvervoer te anticiperen. De koninklijke besluiten konden nooit in het parlement worden besproken. Ze zijn een toonbeeld van onbehoorlijk want ondoorzichtig bestuur. De spreker heeft vragen over het organiek statuut,

ferroviaire et de la place des gares dans l'ensemble de la réforme.

En ce qui concerne le statut organique, l'intervenant se demande pourquoi le nombre d'administrateurs a été augmenté de quatre unités — passant ainsi de dix à quatorze — alors que les Régions ne sont pourtant qu'au nombre de trois.

En ce qui concerne HR Rail, l'intervenant demande à combien s'élève l'apport total d'Infrabel et de la SNCB. À quel montant s'élève la dotation de l'État pour le dialogue social? Tout comme la SNCB Holding à l'époque, HR Rail risque de devenir un secrétariat social très onéreux. La SNCB et Infrabel ne peuvent licencier un membre du personnel et même l'évaluer périodiquement — tous les actes juridiques à cet égard sont énumérés en détail — que moyennant l'accord formel de HR Rail, ce qui empêche tout management moderne. En 1994, le Conseil d'État s'est prononcé contre l'interdiction d'un certain syndicat au moyen de l'imposition de conditions spéciales, telles que la représentation au sein du Conseil national du travail (CNT), et c'est pourtant précisément cette condition préalable qui est confirmée par l'arrêté royal en la matière. HR Rail siège au sein de la Commission des entreprises publiques, fût-ce avec une voix consultative, bien que cet organe ne soit pas lui-même une entreprise publique.

En ce qui concerne l'adaptation du Code ferroviaire, le projet règle l'accès non discriminatoire aux gares de voyageurs, mais selon l'Europe, il faudra permettre non seulement l'accès discriminatoire aux gares, mais aussi aux terminaux de marchandises, aux gares de formation, etc.

Pourquoi la directive européenne 2012/34/UE n'a-t-elle été transposée que partiellement? Les gares font partie de l'infrastructure et il serait préférable qu'elles dépendent du gestionnaire de l'infrastructure.

Pour le "Traffic control", l'on pourrait en effet s'inspirer de l'exemple néerlandais. Mais pourquoi ne pas aller au bout des choses? Les Pays-Bas sont aussi un pionnier dans le domaine de la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique que les arrêtés royaux à confirmer sont conformes aux principes de la réforme.

La scission a suivi la logique suivante: le gestionnaire de l'infrastructure serait une entreprise B2B, c'est-à-dire au service des opérateurs, et l'opérateur ferroviaire, en revanche, est une entreprise B2C, au service des consommateurs. Il était dès lors inévitable

HR Rail, de l'adaptation de la Spoorcodex et de la place des stations dans l'ensemble de la réforme.

Wat het organiek statuut betreft, vraagt de spreker zich af waarom het aantal bestuurders met vier eenheden — van tien naar veertien — werd verhoogd, terwijl er toch maar drie Gewesten zijn.

Wat HR Rail betreft, wenst de spreker te vernemen hoeveel de totale inbreng bedraagt van Infrabel en de NMBS. Hoeveel bedraagt de dotatie van de Staat voor de sociale dialoog? HR Rail dreigt, net als de NMBS Holding destijds, een zeer duur loonsecretariaat te worden. De NMBS noch Infrabel kunnen een persoonslid slechts ontslaan en zelfs periodiek evalueren — alle rechtshandelingen dienaangaande worden in detail opgesomd — mits formeel akkoord van HR Rail. Dit staat een modern management totaal in de weg. De Raad van State sprak zich in 1994 uit tegen het verbod van een bepaalde vakbond via het opleggen van bijzondere voorwaarden zoals de vertegenwoordiging in de Nationale Arbeidsraad (NAR) en toch is het net zo'n voorafgaandelijke voorwaarde die het koninklijk besluit in deze bekrachtigt. HR Rail heeft zitting in het Comité van de Overheidsbedrijven, zij het met raadgevende stem, ofschoon het zelf geen overheidsbedrijf is.

Wat de aanpassing van de Spoorcodex betreft, wordt de niet-discriminerende toegang geregeld tot de passagiersstations, maar volgens Europa zal niet alleen de toegang tot de stations niet-discriminerend mogen zijn zijn, maar ook die tot vrachtterminals, vormingsstations, en zo meer.

Waarom werd de Europese richtlijn 2012/34/EU slechts gedeeltelijk omgezet? De stations behoren tot de infrastructuur en waren beter ondergebracht bij de infrastructuurbeheerder.

Voor de zogeheten "traffic control" kan inderdaad het Nederlandse voorbeeld worden gevolgd. Maar waarom wordt de lijn niet doorgetrokken? Nederland is immers ook een pionier op het gebied van de liberalisering van het reizigersvervoer per spoor.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat de te bekrachtigen koninklijke besluiten sporen met de uitgangspunten van de hervorming.

De splitsing gebeurde volgens de volgende logica: de infrastructuurbeheerder zou een B2B-onderneming zijn, dit wil zeggen ten dienste van de operatoren, de spooroperator daarentegen een B2C-onderneming, ten dienste van de reizigers. Daarom was het ook onontbeerlijk

que les gares, en tant que centres ouverts à la clientèle, soient intégrées à l'opérateur ferroviaire, et non au gestionnaire de l'infrastructure. Dans la même logique, *RailTime* a été transféré d'Infrabel à la SNCB. La SNCB est responsable de l'accueil et de la gestion du flux de passagers. Le gestionnaire de l'infrastructure est en contact direct avec l'entreprise de transport ferroviaire, et non avec l'utilisateur du rail. Le membre ne voit pas clairement si d'autres matières actuellement gérées par le gestionnaire de l'infrastructure devront être transférées par arrêté royal à la SNCB. Il souhaiterait obtenir une réponse précise à cette question.

Les missions de sécurité sont clairement séparées, selon la même optique d'une entreprise B2B et d'une entreprise B2C.

La répartition de la dette ne peut hypothéquer l'assainissement financier et la transparence et la dette doit absolument être stabilisée. Les normes SEC européennes doivent être respectées. Le nombre de filiales doit être réduit radicalement. Les textes à l'examen ne prévoient guère de mesures concrètes à cet égard. 45 % de la dette non attribuable sont transférés au gestionnaire de l'infrastructure. Une autre problématique est celle des rémunérations versées pour les sillons ferroviaires, qui découragent la circulation de plutôt qu'elles ne la stimulent, comme c'est le cas pour la gare de Noordkempen, où 70 % des coûts sont affectés à ces rémunérations.

Le service est orienté client, grâce à l'absorption de la SNCB par SNCB Holding.

Une bonne coopération n'est pas un luxe, mais est indispensable. Le plan d'investissement pluriannuel (PIP) doit être coordonné, tant au niveau d'Infrabel qu'au niveau de la SNCB. L'accès au centre de contrôle du trafic ferroviaire et aux cabines de signalisation doit être garanti pour les deux entreprises. La convention de transport doit toutefois être concrétisée pour le 1^{er} avril 2014. Que se passera-t-il en cas de retard? Le Roi pourra-t-il déterminer lui-même le contenu de cette convention?

Le rôle du régulateur doit être renforcé. L'on peut cependant se demander s'il dispose des moyens nécessaires — tant sur le plan financier que sur le plan humain — pour prendre en charge toutes les compétences qui lui ont été attribuées.

Enfin, la nouvelle structure de l'État modifie le rôle des Régions, qui doivent pouvoir exercer une influence

de stations, als klantencentrum, bij de spooroperator en niet bij de infrastructuurbeheerder onder te brengen. Ook RailTime verhuisde in die optiek van Infrabel naar de NMBS. De NMBS is verantwoordelijk voor het onthaal en het stroomlijnen van de reizigersstroom. De infrastructuurbeheerder staat in rechtstreeks contact met de spoorvervoerder, niet met de spoorreiziger. Het is niet duidelijk of bij koninklijk besluit nog andere zaken die thans door de infrastructuurbeheerder werden beheerd aan de NMBS zullen moeten worden overgedragen. De spreker zou hier graag een duidelijk antwoord op krijgen.

De veiligheidstaken zijn in dezelfde optiek van een B2B- en een B2C-onderneming duidelijk gescheiden.

De schuldverdeling mag geen hypotheek leggen op de financiële gezondmaking en transparantie en de schuld moet absoluut worden gestabiliseerd. De Europese ESR-normen moeten worden gerespecteerd. Het aantal dochterondernemingen moet drastisch worden gereduceerd. Hierover staat niet veel concreets in de voorliggende teksten. 45 % van de niet-toewijsbare schuld wordt naar de infrastructuurbeheerder overgeheveld. Voorts is er de problematiek van de rijpadvergoedingen die het reizigersverkeer veeleer ontmoedigen in plaats van het te stimuleren, zoals het geval is met het station Noorderkempen waar 70 % van de kosten gaan naar rijpadvergoedingen.

De dienstverlening is klantgericht. Die werd mogelijk door de opsorping van de NMBS door de NMBS Holding.

Een goede samenwerking is geen luxe maar een must. Het meerjareninvesteringsplan (MIP) moet zowel op het niveau van Infrabel als op dat van de NMBS worden gecoördineerd. De toegang tot het verkeersleidingscentrum en de seinposten moet voor de operatoren worden gegarandeerd. Er zal een vervoersovereenkomst worden gesloten. Deze moet evenwel voor 1 april 2014 worden geconcretiseerd. Anders moet de Koning de inhoud van die overeenkomst bepalen. Wat zal er gebeuren indien ze niet tijdig wordt gesloten? Zal de Koning de inhoud van die overeenkomst dan zelf kunnen bepalen?

De rol van de regulator moet worden versterkt. Het is echter de vraag of het voor al de hem toegewezen bevoegdheden ook de overeenkomstige middelen — zowel op financieel vlak als qua personeel — heeft.

Ten slotte is er in de nieuwe staatsstructuur de rol van de Gewesten die invloed moeten hebben op de

sur le déploiement du RER et sur la stratégie suivie par les conseils d'administration. Le but ultime doit être une offre intégrée en matière de mobilité, qui fait toujours défaut à l'heure actuelle. Comment l'arrêté royal composera-t-il ce comité d'orientation?

En guise de conclusion, l'intervenant affirme que le projet de loi à l'examen répond aux objectifs fixés. Le paysage ferroviaire ne peut être bouleversé en permanence. La stabilité est indispensable, non pas en tant que telle, mais au nom du service.

B. Réponses du ministre

Nombre d'entreprises après la réforme

La réforme a bel et bien progressivement donné lieu à une structure composée de deux entités, et non de trois. HR Rail n'en fait pas partie, elle soutient le fonctionnement d'Infrabel et de la SNCB.

Position de HR Rail

La dotation de l'État en faveur du dialogue social s'élève à 1,2 million d'euros, mais HR Rail fonctionne selon le principe de la couverture des frais. Infrabel et la SNCB versent une contribution annuelle de 10 millions d'euros pour les frais de fonctionnement de HR Rail. Il n'est donc nullement question d'un double financement. Qui plus est, les CEO d'Infrabel et de la SNCB siègent tous deux dans le conseil d'administration de HR Rail.

Transposition de la directive européenne

Les aspects essentiels pour la réforme du Groupe SNCB ont été transposés. La transposition complète est préparée par secrétaire d'État qui a la Mobilité dans ses attributions.

Exemple des Pays-Bas

En ce qui concerne la gestion de la circulation ferroviaire et la présence des opérateurs dans les postes de signalisation, on suit l'exemple des Pays-Bas.

Communication aux voyageurs

Les affiches jaunes sont attribuées à la SNCB, tandis que les tableaux d'affichage continuent à relever d'Infrabel, mais sont à la disposition des opérateurs. Même les horloges des gares ont donné lieu à des discussions tendues. La liste des actifs et passifs transférés par Infrabel à la SNCB a été établie par un arrêté royal du 12 décembre 2013.

ontplooiing van het GEN en op de door de raden van bestuur gevolgde strategie. Het uiteindelijk doel moet een geïntegreerd aanbod op vlak van het openbaar vervoer zijn. Dat is er thans nog niet. Hoe zal de samenstelling bij koninklijk besluit van dit Oriëntatiecomité dat de gewestelijke vertegenwoordigers betreft er uitzien?

Ter conclusie stelt de spreker dat wat voorligt beantwoordt aan wat werd beoogd. Het spoorweglandschap mag niet steeds weer worden omgegooid. Het behoeft stabiliteit. Niet omwille van de stabiliteit zelf, maar omwille van de dienstverlening.

B. Antwoorden van de minister

Aantal ondernemingen hervorming

De hervorming heeft wel degelijk geleid tot een tweedelige structuur, niet tot een driedelige. HR Rail is geen derde poot, maar ondersteunt de werking van Infrabel en de NMBS.

Positie HR Rail

De dotatie van de Staat voor de sociale dialoog bedraagt 1,2 miljoen euro, maar HR Rail werkt volgens het principe van de kostendekking. Infrabel en de NMBS dragen ieder 10 miljoen euro bij tot de werkingskosten van HR Rail. Er is dus geen sprake van dubbele financiering. Bovendien zetelen de twee CEO's van zowel Infrabel als de NMBS in de raad van bestuur van HR Rail.

Omzetting Europese richtlijn

De essentiële aspecten voor de hervorming van de NMBS-Groep werden omgezet. De algehele omzetting wordt voorbereid door de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit.

Nederlandse voorbeeld

Inzake de leiding van het treinverkeer alsook voor wat betreft de aanwezigheid van de operatoren in de seinposten wordt het Nederlandse voorbeeld gevolgd.

Communicatie aan de reizigers

De gele affiches worden toegewezen aan de NMBS terwijl de aankondigingsborden van Infrabel blijven maar wel ter beschikking worden gesteld van de operatoren. Zelfs over de stationshorloges werden gespannen gesprekken gevoerd. De lijst van de activa en de passiva overgedragen door Infrabel aan de NMBS werd opgesteld door een koninklijk besluit van 12 december 2013.

Répartition de la dette

En ce qui concerne la répartition de la dette, il convient de tenir compte de l'origine de la dette et de veiller à ne pas provoquer de distorsion de concurrence. Les entreprises concernées doivent rester économiquement viables. Une première répartition a été effectuée en tenant compte du critère de l'origine. Ce qui n'était pas imputable a été attribué pour 45 % à Infrabel et pour 55 % à la SNCB. La dette totale s'élève à 4,1 milliards d'euros. La SNCB supporte 2,3 milliards d'euros et Infrabel, 1,8 milliard d'euros. Une adaptation ultérieure est toujours possible à condition de tenir compte des principes précités. La Commission européenne ne s'est pas opposée à cette manière de procéder.

Syndicat libéral

Le gouvernement a ouvert la Commission paritaire nationale à tous les syndicats qui sont également représentés au sein du Conseil national du travail (CNT) car ils jouent aussi un rôle dans les négociations intersectorielles qui concernent tous les travailleurs. Cette exigence est conforme à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle.

Nombre d'administrateurs

Le nombre de quatorze administrateurs permet de garantir la parité entre les groupes linguistiques néerlandais et français, qui comptent donc chacun sept membres.

Convention de transport

La convention de transport est préparée activement. Tant le gestionnaire de l'infrastructure que l'entreprise ferroviaire s'engagent ainsi à offrir un service ponctuel et de qualité sur le plan du transport intérieur des voyageurs. Le projet sera soumis aux conseils d'administration des deux entreprises. Une concertation est encore nécessaire en la matière, surtout pour ce qui est du transfert de l'informatique concernant l'accueil des voyageurs. On recueillera ensuite l'avis du régulateur, qui aura un mois pour réagir, après quoi la convention de transport sera soumise pour approbation au Conseil des ministres.

Moyens du régulateur

Les moyens peuvent être augmentés si nécessaire, mais ce n'est pas à l'ordre du jour.

Schuldverdeling

Voor de schuldverdeling moet rekening worden gehouden met de oorsprong van de schuld en met de zorg geen concurrentievervalsing teweeg te brengen. De betrokken ondernemingen moeten economisch leefbaar blijven. Het criterium van de oorsprong in acht nemend, werd een eerste verdeling gemaakt. Wat niet toewijsbaar was, werd à 45 % aan Infrabel en à 55 % aan de NMBS toegewezen. De totale schuld bedraagt 4,1 miljard euro. Daarvan draagt de NMBS 2,3 miljard euro, en Infrabel 1,8 miljard euro. Een verdere aanpassing is steeds mogelijk mits men rekening houdt met bovenstaande principes. De Europese Commissie heeft tegen deze gang van zaken geen bezwaar gemaakt.

Liberale vakbond

De regering heeft het Nationaal Paritair Comité opengesteld voor al die vakbonden die ook in de Nationale Arbeidsraad (NAR) vertegenwoordigd zijn omdat ze ook een rol spelen in de intersectorale onderhandelingen die van belang zijn voor alle werknemers. Deze vereiste is conform met de uitspraak van het Grondwettelijk Hof.

Aantal bestuurders

Veertien bestuurders zorgt voor een pariteit tussen Nederlands- en Franstaligen, die aldus ieder zeven leden tellen.

Vervoersovereenkomst

De vervoersovereenkomst wordt druk voorbereid. Zowel de infrastructuurbeheerder als de spoorwagonderneming verbinden zich daardoor tot een stipte en kwaliteitsvolle dienstverlening op het vlak van het binnenlands reizigersvervoer. Het ontwerp zal aan de raden van bestuur van beide ondernemingen worden voorgelegd. Er is in deze nog overleg nodig, vooral op het gebied van de overdracht van de informatica in verband met het onthaal van de reizigers. Vervolgens wordt het advies ingewonnen van de regulator, die één maand krijgt om te reageren, waarna de vervoersovereenkomst aan de Ministerraad ter goedkeuring wordt voorgelegd.

Middelen regulator

De middelen kunnen zo nodig worden verhoogd, maar dit is momenteel niet aan de orde.

Représentation des Régions

L'arrêté royal réglant la représentation des Régions est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État.

C. Répliques

M. Steven Vandeput (N-VA) estime que ce qui est important, ce n'est pas la langue ni l'appartenance politique des administrateurs, mais bien leur compétence.

**III. — DISCUSSION DES ARTICLES
ET VOTES**

L'article 1^{er} ne donne lieu à aucune observation et est adopté sans modification par 10 voix contre une.

L'article 2 ne donne lieu à aucune observation et est adopté sans modification par 9 voix contre 2.

L'article 3 ne donne lieu à aucune observation et est adopté sans modification par 10 voix contre une.

L'ensemble du projet de loi est adopté sans modification par 9 voix contre 2.

Le rapporteur,

La présidente,

Jef VAN DEN BERGH

Sabien LAHAYE-BATTHEU

Mesures d'exécution:

— en vertu de l'article 105 de la Constitution: non communiquées;

— en vertu de l'article 108 de la Constitution: non communiquées.

Vertegenwoordiging Gewesten

Het koninklijk besluit dat de vertegenwoordiging regelt van de Gewesten is voor advies bij de Raad van State.

C. Replieken

De heer Steven Vandeput (N-VA) acht de taal noch de politieke kleur van de bestuurders belangrijk, wel hun bekwaamheid.

**III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN
STEMMINGEN**

Artikel 1 wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 1 stem.

Artikel 2 wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

Artikel 3 wordt zonder verdere bespreking ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 1 stem.

Het gehele wetsontwerp wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Jef VAN DEN BERGH

Sabien LAHAYE-BATTHEU

Uitvoeringsmaatregelen:

— krachtens artikel 105 van de Grondwet: niet meegedeeld;

— krachtens artikel 108 van de Grondwet: niet meegedeeld.