

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 mei 2000

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
betreffende het investeringsplan
2001-2010 van de NMBS

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jan MORTELMANS**

INHOUDSOPGAVE

- I. Inleiding 3
II. Bespreking en stemmingen 4

Voorgaande documenten :

Doc 50 **0550/ (1999-2000)** :

- 001 : Voorstel van resolutie van de heren Ansoms en Van Eetvelt.
002 : Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 mai 2000

PROPOSITION DE RÉSOLUTION
concernant le plan d'investissements
2001-2010 de la SNCB

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jan MORTELMANS**

SOMMAIRE

- I. Exposé 3
II. Discussion et votes 4

Documents précédents :

Doc 50 **0550/ (1999-2000)** :

- 001 : Proposition de résolution de MM. Ansoms et Van Eetvelt.
002 : Amendements.

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

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Hugo Philtjens, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CVP	Jos Ansoms, Marcel Hendrickx, Jozef Van Eetvelt.
Agalev-Ecolo	Marie-Thérèse Coenen, Lode Vanoost.
PS	Jacques Chabot, Karine Lalieux.
PRL FDF MCC	Olivier Chastel, Michel Wauthier.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SP	Marcel Bartholomeeussen.
PSC	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Hugo Coveliers, Aimé Desimpel, Martial Lahaye, Arnold Van Aperen.
Pieter De Crem, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Kristien Grauwels, Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra
Jean-Pol Henry, Guy Larcier, Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Jean-Paul Moerman.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Daan Schalck, André Schellens.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO : <i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i> CVP : <i>Christelijke Volkspartij</i> FN : <i>Front National</i> PRL FDF MCC : <i>Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i> PS : <i>Parti socialiste</i> PSC : <i>Parti social-chrétien</i> SP : <i>Socialistische Partij</i> VLAAMS BLOK : <i>Vlaams Blok</i> VLD : <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i> VU&ID : <i>Volksunie&ID21</i>	
<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i> DOC 50 0000/000: <i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer</i> QRVA : <i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i> HA : <i>Handelingen (Integraal Verslag)</i> BV : <i>Beknopt Verslag</i> PLEN : <i>Plenum</i> COM : <i>Commissievergadering</i>	<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i> DOC 50 0000/000 : <i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i> QRVA : <i>Questions et Réponses écrites</i> HA : <i>Annales (Compte Rendu Intégral)</i> CRA : <i>Compte Rendu Analytique</i> PLEN : <i>Séance plénière</i> COM : <i>Réunion de commission</i>
<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : alg.zaken@deKamer.be	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : aff.generales@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft voornoemd voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 3 en 10 mei 2000.

I. — TOELICHTING DOOR DE INDIENER

De heer Jos Ansoms (CVP) stelt dat dit voorstel van resolutie beoogt de krachtlijnen vast te leggen waar het door de regering goed te keuren investeringsplan 2001-2010 van de NMBS rekening mee dient te houden. Het voorstel bouwt verder op het regeerakkoord, waarin – voor wat het spoor betreft – letterlijk staat : «Het (is) de doelstelling van de regering een groter aandeel te realiseren in het reizigers- en goederenvervoer en dit zowel op nationaal als internationaal niveau. Hiertoe moet de NMBS een nieuwe dynamiek krijgen.» (Doc 50 0020/001 - 1999 Bijzondere Zitting, p. 38).

Over het investeringsplan stelt het meer in het bijzonder : «Het investeringsprogramma zal aan een externe toetsing onderworpen worden.»

Over het gewestelijk expresnet (GEN) ten slotte wordt uitdrukkelijk verklaard dat «de financiering van dit project niet ten koste (mag) gaan van de financiering van de NMBS.»

De externe toetsing is een primeur : het is nogal logisch dat geïnvesteerd dient te worden waar de noodzaak daartoe zich het meest doet gevoelen. De 60/40-verdeelsleutel is evenwel een keurslijf dat aan dit edele principe niet alleen afbreuk doet, maar bovendien nadelig is voor Vlaanderen, omdat het noorden van het land – waar de mobiliteitsproblemen het grootst en het acuutst zijn – aldus verstoken blijft van levensnoodzakelijke investeringen, teveel om op te noemen. Verscheidene partijen van de meerderheid, en alleszins de groene partijen, hebben in hun programma expliciet geschreven dat de verdere ontwikkeling van hogesnelheidslijnen geenszins ten koste van het binnenlands reizigersvervoer mag gebeuren. De financiering van de hsl van grens tot grens in beide richtingen moet absoluut met de enveloppe van 147 miljard frank worden gerealiseerd.

De indiener licht vervolgens de zes punten van het beschikking gedeelte van het voorstel van resolutie toe, die een concrete formulering inhouden van de in het regeerakkoord ingeschreven principes.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 3 et 10 mai 2000.

I. — EXPOSÉ DE L'AUTEUR

M. Jos Ansoms (CVP) explique que la proposition de résolution à l'examen vise à définir les lignes de force dont doit tenir compte le plan d'investissements 2001-2010 de la SNCB, à approuver par le gouvernement. Cette proposition concrétise l'accord de gouvernement, qui prévoit textuellement, en ce qui concerne les transports ferroviaires, qu'« Il faut réserver une place plus importante aux transports (de voyageurs) et de marchandises, aussi bien au niveau national qu'(au niveau) international. En ce qui concerne la problématique des chemins de fer, le gouvernement est d'avis que la direction de la SNCB recevra une nouvelle dynamique. » (DOC 50 0020/001 – 1999, session extraordinaire, p. 38).

A propos de plan d'investissement, il précise que : « Le programme d'investissements sera soumis à une évaluation extérieure. »

Enfin, à propos du Réseau Express Régional (RER), l'accord indique expressément que « le financement de ce projet ne peut se faire au détriment du financement de la SNCB. »

L'évaluation externe constitue une première : il n'est que logique d'investir là où la nécessité s'en fait le plus ressentir. La clé de répartition 60/40 est toutefois un carcan qui, en plus de bafouer ce beau principe, lèse la Flandre, étant donné que le nord du pays – où les problèmes de mobilité se posent avec le plus d'ampleur et le plus d'acuité – se voit ainsi privé d'investissements vitaux, trop nombreux pour en dresser la liste. Plusieurs partis de la majorité, et en tout cas les partis écologistes, ont écrit explicitement dans leur programme que le développement des lignes à grande vitesse ne peut en aucun cas se faire au détriment du transport intérieur de voyageurs. Le financement du TGV de frontière à frontière, dans les deux sens, doit absolument être réalisé avec l'enveloppe de 147 milliards de francs.

L'auteur commente ensuite les six points du dispositif de la proposition de résolution, qui visent à formuler plus concrètement les principes énoncés dans l'accord de gouvernement.

De indiener voegt eraan toe dat een zo groot mogelijke consensus wenselijk is, en verklaart zich consequent bereid het oorspronkelijk voorstel te amenderen indien hiertoe redenen bestaan.

De indiener vraagt dat de resolutie punt per punt zou worden behandeld.

II. — BESPREKING EN STEMMINGEN

Punt 1

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) is het niet eens met de bewering van de indiener dat dit punt in het regeerakkoord staat. Zij zal het dan ook niet steunen.

*
* *

Dit punt wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Punt 2

De heer Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) heeft bezwaar tegen het feit dat de bereikbaarheid van de grote economische centra absolute voorrang krijgt, terwijl mobiliteit in de eerste plaats een sociale aangelegenheid is.

De heer Jos Ansoms (CVP) begrijpt die kritiek. Hij onderstreept evenwel dat het spoor nooit van kerktoeren tot kerktoeren zal lopen, maar altijd de verbinding zal blijven verzekeren tussen grote centra, welke ook de criteria mogen zijn die men hanteert om een bepaald dorp of een bepaalde stad als centrum te beschouwen. Hij dient daartoe een *amendement nr. 1* (Doc 50 0550/002) in, dat een en ander situeert in het kader van de algemene mobiliteit en, zo vervolgt de tekst, in dat van de heersende vervoersarmoede voor bepaalde bevolkingsgroepen (sociaal aspect) en/of bepaalde delen van het grondgebied (territoriaal aspect).

*
* *

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Dit punt wordt verworpen met eenzelfde stemming.

Punt 3

De heer Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) is van oordeel dat dit punt, in weerwil van wat de indiener van het voor-

L'auteur ajoute qu'il serait souhaitable de parvenir à un consensus aussi large que possible et se déclare dès lors disposé à amender, s'il y a lieu, la proposition initiale.

L'auteur demande que la proposition de résolution soit examinée point par point

II. — DISCUSSION ET VOTES

Point 1

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) ne peut souscrire à l'allégation de l'auteur selon laquelle ce point figure dans l'accord de gouvernement. Elle n'y apportera dès lors pas son soutien.

*
* *

Ce point est rejeté par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

Point 2

M. Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) s'oppose à ce que l'on accorde la priorité absolue à l'accessibilité des grands centres économiques, étant donné que la mobilité est avant tout une problématique sociale.

M. Jos Ansoms (CVP) peut comprendre cette critique. Il souligne cependant que les chemins de fer ne relieront jamais des bourgades, mais continueront toujours à assurer les liaisons entre de grands centres, quels que soient les critères que l'on utilise pour qualifier de centre une ville ou un village donnés. Il présente à cet effet un *amendement (n°1 – DOC 50 0550/002)* visant à faire en sorte que l'évaluation proposée s'inscrive dans le cadre de la mobilité globale et tienne compte de la pénurie de l'offre de transport à laquelle certaines catégories de personnes (aspect social) et/ou certaines régions du pays (aspect territorial) sont actuellement confrontées.

*
* *

L'amendement n°1 est rejeté par 10 voix contre 3 et une abstention.

Ce point est rejeté par un vote identique.

Point 3

M. Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) estime que, contrairement aux affirmations de l'auteur de la proposition de

stel ter zake beweert, wel degelijk indruist tegen het regeerakkoord.

Het voorstel vraagt immers «niet in een aparte infrastructuurfinanciering te voorzien voor het gewestelijk expresnet» terwijl het regeerakkoord alleen stelt dat de financiering van het GEN niet ten koste zou gaan van de financiering van de NMBS, maar geenszins een aparte financiering met privé en publiek kapitaal uitsluit. Bovendien spant men de kar voor het paard, aangezien men regels wil bepalen voor de financiering van een project waarvan men nog niet alle opties heeft onderzocht, laat staan dat men er beslissingen over heeft genomen.

Om aan deze kritiek tegemoet te komen dient *de heer Jos Ansoms (CVP)*, samen met zijn fractiegenoot Jozef Van Eetvelt, een *amendement nr. 2* (DOC 50 0550/002) in waarin de oorspronkelijke regel niet van toepassing zou zijn op privé-kapitaal doch alleen op overheidsmiddelen.

Dit amendement wordt door *de heer Lode Vanoost (Agalev-Ecolo)* als onvoldoende bestempeld doordat het de aparte financiering (verschillend van die van de NMBS) blijft uitsluiten.

De heer Jos Ansoms (CVP) dient hierop een *amendement nr. 3* (DOC 50 0550/002) in, waarin de aparte infrastructuurfinanciering niet meer wordt uitgesloten, maar dat wel eist dat bijkomende overheidsmiddelen onder de 60/40-verdeelsleutel zouden vallen.

Tenslotte zou het onbillijk zijn dat de investeringen die gebeurd zijn in de lijnen van Brussel naar Mechelen en Leuven zouden worden aangerekend op de 60 % die voor Vlaanderen zijn gereserveerd, maar dat de toekomstige investeringen in de lijnen van Brussel naar Ottignies en Nijvel wel buiten de 40 % die voor Wallonië bestemd zijn, zouden vallen.

Ook tegen deze zienswijze uit *de heer Lode Vanoost (Agalev-Ecolo)* fundamentele bezwaren, vermits bijvoorbeeld ook de lijnen van Brussel naar Nijvel en van Brussel naar Ottignies Vlaamse stations bedienen.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) begrijpt niet dat nu eens het begrip 'stedelijk gebied', dan weer het begrip 'economische centra' wordt gebruikt. Dit schept verwarring.

Daarop wordt door dezelfde indiener een *amendement nr. 4* (Doc 50 0550/002) ingediend, dat een sub-

résolution à l'examen, ce point va effectivement à l'encontre de l'accord de gouvernement.

Dans la proposition à l'examen, il est en effet explicitement demandé de « ne pas prévoir un financement d'infrastructure distinct pour le réseau express régional » tandis que l'accord de gouvernement se borne à préciser que le financement du RER ne peut se faire au détriment de celui de la SNCB, mais n'exclut nullement un financement distinct avec apport de capital privé et public. On met en outre la charrue avant les bœufs, étant donné que l'on veut fixer des règles pour le financement d'un projet dont toutes les options n'ont pas encore été examinées, et n'ont *a fortiori* pas encore fait l'objet d'une décision.

Pour répondre à cette critique, *M. Jos Ansoms (CVP)* présente avec son collègue de groupe, M. Jozef Van Eetvelt, un *amendement (n° 2 – DOC 50 0550/002)* tendant à faire en sorte que la règle initialement prévue ne soit pas applicable au capital privé mais uniquement aux fonds publics.

M. Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO) qualifie cet amendement d'insuffisant, parce qu'il exclut encore le financement distinct (de celui de la SNCB).

M. Jos Ansoms (CVP) présente ensuite un *amendement (n° 3, DOC 50 0550/002)* qui n'exclut plus qu'il y ait un financement d'infrastructure distinct, tout en exigeant cependant que les fonds publics supplémentaires respectent la clé de répartition 60/40.

Enfin, il serait inéquitable que les investissements réalisés sur les lignes reliant Bruxelles à Malines et à Louvain soient imputés sur les 60% réservés à la Flandre, alors que les investissements futurs destinés aux lignes reliant Bruxelles à Ottignies et à Nivelles ne seraient pas imputés sur les 40% réservés à la Wallonie.

M. Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) élève également des objections fondamentales contre ce point de vue, étant donné que les lignes reliant, par exemple, Bruxelles à Nivelles et Bruxelles à Ottignies desservent aussi des gares flamandes.

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) ne comprend pas que l'on parle tantôt de « région urbaine » tantôt de « centres économiques ». Cela sème la confusion.

M. Ansoms présente ensuite un *amendement (n° 4, DOC 50 0550/002)*, sous-amendement à l'amendement

amendement op het vorige is en waarin wordt gesteld dat de financiering van het gewestelijk expresnet het globale communautaire evenwicht - tot dusver verzekerd door de 60/40-verdeelsleutel - niet in het gedrang mag brengen.

Mevrouw Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, stelt dat de financiering van het GEN tot dusver slechts het voorwerp is geweest van theoretische studies van een aantal jaren geleden.

Thans is een werkgroep op hoog niveau bezig met de vraag hoe privé-kapitaal kan worden aangetrokken voor dit project, en op welke wijze het hele project uiteindelijk zal worden gefinancierd.

Het is onmogelijk zich te laten vastpinnen op een vuistregel - de thans binnen de NMBS qua investeringen geldende verdeelsleutel moet in ieder geval worden gerespecteerd - terwijl men nog niet over alle gegevens ter zake beschikt.

Zowel voor de heer Bart Somers (VLD) als voor de heer Daan Schalck (SP) is de zorg om het communautair evenwicht uiterst belangrijk. De sprekers zijn het echter niet eens met het feit dat thans reeds een te strak kader wordt gecreëerd. Indien men bijvoorbeeld tot het besluit komt dat de beste verdeelsleutel voor het GEN een fifty-fifty-regeling is, moet dit elders gecompenseerd worden opdat de 60/40-verdeelsleutel in zijn geheel overeind zou blijven.

*
* *

Amendementen nrs. 2 en 3 worden ingetrokken en vervangen door *amendement nr. 4*, dat wordt verworpen met 7 tegen 2 stemmen en 5 onthoudingen.

Dit punt wordt verworpen met eenzelfde stemming.

Punt 4

De heer Jos Ansoms (CVP) erkent dat dit en volgend punt niet aan het regeerakkoord is ontleend. Niettemin is hij ervan overtuigd dat verscheidene fracties van de coalitie zijn bekommernis delen.

De heer Bart Somers (VLD) merkt op dat zijn fractie nooit enig standpunt heeft ingenomen dat zou impliceren dat de hogesnelheidslijnen niet meer geld zouden mogen opslorpen dan aanvankelijk gepland. De doorlichting van de HST-Fin zal ter zake wellicht meer concrete elementen opleveren. Thans vordt hier een discussie in het luchtledige over gevoerd.

précédent, précisant que le financement du réseau express régional ne peut hypothéquer l'équilibre communautaire global, assuré jusqu'à présent par la clé de répartition 60/40.

Mme Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, précise qu'à ce jour, le financement du RER n'a fait l'objet que d'études théoriques qui datent de plusieurs années.

Un groupe de travail de haut niveau examine actuellement la manière d'associer le secteur privé au projet et de financer en définitive l'ensemble du projet.

Il est hors de question de se braquer sur une règle empirique - la clé de répartition appliquée actuellement pour les investissements par la SNCB doit en tout cas être respectée -, alors que l'on ne dispose pas encore de toutes les données en la matière.

Tant M. Bart Somers (VLD) que M. Daan Schalck (SP) jugent essentiel le souci d'équilibre communautaire. Les intervenants refusent toutefois que l'on crée d'ores et déjà un cadre trop rigide. Si l'on arrive par exemple à la conclusion que la meilleure clé de répartition des investissements relatifs au RER est une clé de 50/50, il faudra que cette parité soit compensée ailleurs afin que la clé de répartition de 60/40 soit globalement respectée.

*
* *

Les amendements n^{os} 2 et 3 sont retirés et remplacés par *l'amendement n^o 4*, qui est rejeté par 7 voix contre 2 et 5 abstentions.

Ce point est rejeté par un vote identique.

Point 4

M. Jos Ansoms (CVP) admet que ce point et le suivant ne sont pas repris de l'accord de gouvernement. Il est néanmoins convaincu que plusieurs groupes politiques de la majorité partagent ses préoccupations.

M. Bart Somers (VLD) fait observer que son groupe n'a jamais adopté de position impliquant que les lignes à grande vitesse ne pourraient pas absorber plus de fonds que le montant initialement prévu. La radioscopie de la Financière TGV permettra sans doute de disposer de plus d'éléments concrets à ce sujet. Pour l'instant, on est occupé à discuter dans le vide.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) is van oordeel dat de resultaten van de audit van de HST-Fin, die door de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties is bevolen, om welke aanbeveling ook te doen over de financiering van de HSL.

De minister herinnert eraan dat de wet de NMBS toelaat middelen uit de HST-Fin te putten voor investeringen die met de hsl geen uitstaans hebben. Enerzijds mag de enveloppe niet overschreden worden, maar anderzijds is het toch de bedoeling de geplande hogesnelheidslijnen van grens tot grens te voltooien.

*
* *

Dit punt wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Punt 5

Mevrouw Karine Lalieux (PS) merkt op dat de voorgestelde complementariteit weliswaar principieel aanvaardbaar is, maar concreet toch ingaat tegen een aantal reeds gemaakte concrete afspraken.

Ook *de heer André Smets (PSC)* wil geen situatie zien ontstaan waarbij de oostelijke tak van de hsl van Luik naar de Duitse grens niet zou voltooid worden. Men mag zich niet blindstaren op een enge rentabiliteit. Frankrijk en Duitsland zijn onze grootste afnemers, de hsl van grens tot grens moet dan ook koste wat het kost worden gerealiseerd. Dit punt stelt dit principe op de heling. De spreker kant er zich dan ook radicaal tegen.

De heer Jos Ansoms (CVP) is van oordeel dat van dit principe - investeringen in hogesnelheidslijnen moeten zoveel mogelijk ook het binnenlands vervoer ten goede komen - niet kan worden afgeweken.

Het binnenlands reizigersvervoer is thans al het zwakke broertje, het zou onbillijk zijn dat de hogesnelheidslijnen er de hele erfenis doorjagen zonder dat dit ook ten goede zou komen aan het binnenlands reizigersvervoer, waar de overheidsmiddelen prioritair aan besteed dienen te worden. Zelfs leden van meerderheidsfracties, zoals de heer Ludo Van Campenhout, hebben recentelijk uitspraken in die zin gedaan. Dit punt staat wellicht niet met zoveel woorden in de regeringsverklaring, maar wel in de partij-

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) estime que les résultats de l'audit de la Financière TGV, audit commandé par le ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, permettront de formuler des recommandations, quelles qu'elles soient, sur le financement des lignes à grande vitesse.

Le ministre rappelle que la loi autorise la SNCB à puiser dans les moyens de la Financière TGV pour réaliser des investissements qui n'ont aucun rapport avec les lignes à grande vitesse. D'une part, l'enveloppe ne peut pas être dépassée, mais, d'autre part, l'objectif est quand même de terminer l'installation des lignes à grande vitesse de frontière à frontière.

*
* *

Ce point est rejeté par par 10 voix contre 3 et une abstention.

Point 5

Mme Karine Lalieux (PS) fait observer que la proposition visant à privilégier la complémentarité des différentes formes de transport ferroviaire est certes acceptable sur le plan du principe, mais qu'elle est contraire, dans la pratique, à un certain nombre d'accords conclus.

M. André Smets (PSC) rejette lui aussi toute évolution qui empêcherait l'achèvement du tronçon est du TGV entre Liège et la frontière allemande. On ne doit pas se focaliser uniquement sur la faible rentabilité de ce tronçon. La France et l'Allemagne sont nos principaux clients ; il faut dès lors que le projet TGV soit réalisé, coûte que coûte, de frontière à frontière. Le point examiné remet en cause ce principe. C'est pourquoi l'intervenant s'y oppose radicalement.

M. Jos Ansoms (CVP) estime que l'on ne peut déroger à ce principe (selon lequel les investissements réalisés en faveur des lignes à grande vitesse doivent, autant que possible, présenter également un intérêt pour le transport intérieur).

Alors que le transport intérieur de voyageurs est déjà traité en parent pauvre, il serait injuste que l'on engloutisse tout l'argent dans les lignes à grande vitesse sans en faire profiter également le transport intérieur de voyageurs, auquel les fonds publics doivent être consacrés en priorité. Même des membres de partis de la majorité, comme M. Ludo Van Campenhout, ont fait récemment des déclarations en ce sens. Si ce point ne figure pas aussi explicitement dans la déclaration gouvernementale, il figure par contre dans des programmes de

programma's van leden van de huidige coalitie.

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) reageert op hen betreffende opmerking. Hij erkent dat hij weliswaar het feit heeft aangeklaagd dat de NMBS middelen put die normaal besteed moeten worden aan het binnenlands reizigersvervoer voor de hsl naar Nederland onder voorwendsel dat in Brecht een station op die lijn wordt gebouwd. Uit deze uitspraak echter besluiten dat hij het eens zou zijn met dit punt, zoals het thans is geformuleerd, is onterecht.

*
* *

Dit punt wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Punt 6

De heer Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) verbaast zich over het feit dat de indiener van het voorstel thans reeds een hele resem regels aangaande het investeringsplan wil vastleggen terwijl het investeringsplan zelf nog niet bestaat. De kar wordt voor het paard gespannen. Het is verkieslijk te wachten tot het investeringsplan effectief voorhanden is alvorens regels dienaangaande in een resolutie vast te leggen. Bovendien wordt al te zeer de klemtoon gelegd op de hsl en het GEN terwijl er tal van andere aspecten niet eens worden aangeraakt, die ook investeringsgebonden zijn.

De heer Olivier Chastel (PRL) is van oordeel dat een gedachtewisseling over het investeringsplan meer op zijn plaats is dan het voorschrijven van een procedure en principes door middel van een resolutie.

De heer Bart Somers (VLD) is van oordeel dat het parlement op dit ogenblik niet over voldoende informatie beschikt om zich ten gronde uit te spreken. De kwaliteit van de dienstverlening en de verbetering van het onthaal in de stations zijn ook belangrijk in het raam van het nieuwe tienjarige investeringsplan. De spreker verwacht van de minister dat deze een contournota indient vooraleer de onderhandelingen ten gronde van start gaan.

De heer Jos Ansoms (CVP) constateert dat het parlement zijn eigen initiatiefrecht beknot. Uiteraard is het investeringsplan nog niet voorhanden. De bedoeling van het voorstel is de regering aan te bevelen welke fundamentele criteria zij dient te hanteren wanneer zij de definitieve opties vastlegt in het investeringsplan 2001-2010. De regering mag haar instemming betuigen wanneer zij daarvoor het moment rijp acht. Het voorstel

parti de membres de la coalition actuelle.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) réagit à la remarque le concernant. S'il reconnaît avoir dénoncé le fait que la SNCB utilise des fonds qui doivent normalement être consacrés au transport intérieur de voyageurs pour la ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas en prétextant la construction d'une gare sur cette ligne à Brecht, il estime que l'on ne peut inférer de cette déclaration qu'il souscrit à ce point, tel qu'il est formulé actuellement.

*
* *

Ce point est rejeté par 10 voix contre 3 et une abstention.

Point 6

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) s'étonne que l'auteur de la proposition veuille dès à présent fixer toute une série de règles concernant le plan d'investissements, alors que celui-ci n'existe pas encore. C'est mettre la charrue avant les bœufs. Il serait préférable d'attendre que l'on dispose effectivement du plan d'investissements avant de fixer des règles y afférentes dans une résolution. L'on met en outre trop l'accent sur le TGV et le RER, alors que nombre d'autres aspects, qui sont également liés aux investissements, ne sont même pas abordés.

M. Olivier Chastel (PRL) estime qu'il serait préférable de procéder à un échange de vues sur le plan d'investissements plutôt que de fixer une procédure et des principes par le biais d'une résolution.

Bart Somers (VLD) estime que le parlement ne dispose actuellement pas d'informations suffisantes pour se prononcer sur le fond. La qualité du service et l'amélioration de l'accueil dans les gares revêtent également de l'importance dans le cadre du nouveau plan décennal d'investissements. L'intervenant attend du ministre qu'il présente une note définissant les grandes lignes dudit plan avant que les négociations sur le fond ne débutent.

M. Jos Ansoms (CVP) constate que le parlement restreint son propre droit d'initiative. Le plan d'investissements n'est évidemment pas encore prêt. La proposition à l'examen vise à indiquer au gouvernement quels sont les critères fondamentaux qu'il doit prendre en compte pour arrêter les options définitives du plan d'investissements 2001-2010. Le gouvernement pourra donner son accord lorsqu'il estimera le moment oppor-

van resolutie schrijft geen nieuwe procedure voor. Het beoogt alleen het parlementair inspraakrecht ter zake veil te stellen.

De minister herinnert eraan dat er geen haast is. Het huidige investeringsplan loopt niet dit jaar maar volgend jaar af. De indiener van het voorstel heeft gelijk wanneer hij zegt dat de beschikbaarheid van middelen het aantal opties reduceert. Over de financiering van zowel het GEN als de hsl is nog geen volledige duidelijkheid. De minister verbindt er zich toe over deze knelpunten uitvoerig te debatteren.

*
* *

Dit punt wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

*
* *

Het gehele voorstel wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

De rapporteur,

Jan MORTELMANS

De voorzitter,

Francis VAN DEN EYNDE

tun. La proposition de résolution ne prévoit aucune nouvelle procédure. Elle vise uniquement à garantir le droit du parlement d'être associé au débat en la matière.

Le ministre rappelle qu'il n'y a pas urgence. L'actuel plan d'investissements expire non pas cette année, mais l'année prochaine. L'auteur de la proposition a raison lorsqu'il dit que la disponibilité des moyens réduit le nombre d'options. Les choses ne sont pas encore tout à fait claires pour ce qui est du financement tant du RER que du TGV. Le ministre s'engage à débattre largement de ces problèmes.

*
* *

Ce point est rejeté par 10 voix contre 4.

*
* *

L'ensemble de la proposition est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Le rapporteur,

Jan MORTELMANS

Le président,

Francis VAN DEN EYNDE