

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1996-1997

26 FÉVRIER 1997

**Projet de loi relative
au financement du projet T.G.V.**

Procédure d'évocation

**AMENDEMENTS
déposés après l'approbation du rapport**

N° 20 DE M. COENE

Intitulé

Remplacer l'intitulé par ce qui suit :

« *Projet de loi créant une société T.G.V.* »

Justification

Étant donné que le texte de l'amendement suivant prévoit un système de financement en vertu duquel une société T.G.V. est créée, il convient de modifier l'intitulé du projet.

Voir:

Documents du Sénat:

1-530 - 1996/1997:

N° 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.

N°s 2 et 3: Amendements.

N° 4: Rapport.

N° 5: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1996-1997

26 FEBRUARI 1997

**Wetsontwerp betreffende
de financiering van het HST-project**

Evocatieprocedure

**AMENDEMENTEN
ingediend na de goedkeuring van het verslag**

Nr. 20 VAN DE HEER COENE

Opschrift

Het opschrift vervangen als volgt:

« *Wetsontwerp houdende oprichting van een HST-vennootschap* »

Verantwoording

Gezien de tekst van het volgende amendement voorziet in een ander financieringssysteem waarbij een HST-vennootschap wordt opgericht, dient het opschrift van het ontwerp gewijzigd te worden.

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1-530 - 1996/1997:

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Nrs. 2 en 3: Amendementen.

Nr. 4: Verslag.

Nr. 5: Tekst aangenomen door de commissie.

N° 21 DE M. COENE

Art. 2 à 15

Remplacer ces articles par les dispositions suivantes :

Art. 2. — La Société fédérale de participations (S.F.P.) et la Société nationale des Chemins de fer belges (S.N.C.B.) sont chargées de constituer, dans les soixante jours suivant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, une société anonyme, dénommée «T.G.V.-Bel», dont l'objet sera la réalisation de l'infrastructure T.G.V., l'acquisition du matériel roulant et l'exploitation des lignes à grande vitesse sur le territoire belge.

Art. 3. — § 1^{er}. Le capital de T.G.V.-Bel est représenté par des actions ordinaires assorties d'un droit de vote équivalent.

§ 2. Lors de la création de T.G.V.-Bel, la S.F.P. souscrira à son capital pour un montant de 22 milliards de francs. Le Roi pourra, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser la S.F.P. à participer à des augmentations de capital de T.G.V.-Bel jusqu'à concurrence d'un montant global de 8 milliards de francs.

§ 3. Lors de la création de T.G.V.-Bel, la S.N.C.B. souscrira à son capital pour un montant de 10 milliards de francs. Le Roi pourra, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser la S.N.C.B. à participer à des augmentations du capital de T.G.V.-Bel dans le cadre du contrat de gestion et dans les limites des possibilités budgétaires.

Art. 4. — § 1^{er}. Les emprunts, obligataires ou autres, contractés par T.G.V.-Bel et dont les conditions ont préalablement été approuvées par le ministre des Finances bénéficient de la garantie de l'État pour leur montant principal, intérêts et autres charges et frais. Le montant total de ces emprunts, en principal restant à rembourser, ne pourra à aucun moment excéder 75 milliards de francs.

§ 2. Les obligations de T.G.V.-Bel en vertu de conventions visant à couvrir les risques afférents aux emprunts visés au § 1^{er} en raison des fluctuations des taux d'intérêt ou des taux de change des monnaies, bénéficient également de la garantie de l'État pour autant que les termes de ces conventions ont préalablement été approuvés par le ministre des Finances.

Art. 5. — Un protocole de gestion conclu entre l'État, représenté par le ministre des Finances et le ministre des Transports, d'une part, et T.G.V.-Bel,

Nr. 21 VAN DE HEER COENE

Art. 2 tot 15

Deze artikelen vervangen als volgt :

Art. 2. — De Federale Participatiemaatschappij (de «FPM») en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (de «NMBS») worden ertoe gelast om, binnen 60 dagen na de datum van inwerkingtreding van deze wet, een naamloze vennootschap, «HST-Bel» genaamd, op te richten, welke tot doel zal hebben de verwezenlijking van de HST-infrastructuur, de aanschaffing van het rollend materieel en de exploitatie van de hoge snelheidslijnen op het Belgische grondgebied.

Art. 3. — § 1. Het kapitaal van HST-Bel wordt vertegenwoordigd door gewone aandelen met evenwaardig stemrecht.

§ 2. Bij de oprichting van HST-Bel zal de FPM op het kapitaal van HST-Bel inschrijven ten bedrage van 22 miljard frank. De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit de FPM machtigen om deel te nemen aan kapitaalverhogingen van HST-Bel ten belope van een totaal bedrag van 8 miljard frank.

§ 3. Bij de oprichting van HST-Bel zal de NMBS op het kapitaal van HST-Bel inschrijven ten bedrage van 10 miljard frank. De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit de NMBS machtigen om deel te nemen aan kapitaalverhogingen van HST-Bel binnen het kader van het beheerscontract en binnen de begrotingsmogelijkheden.

Art. 4. — § 1. De obligatie- of andere leningen die HST-Bel aangaat en waarvan de voorwaarden vooraf zijn goedgekeurd door de minister van Financiën, genieten de Staatswaarborg voor hun hoofdsom, interesten en andere lasten en kosten. Het totaal bedrag van deze leningen, in nog uitstaande hoofdsom, mag op geen enkel ogenblik 75 miljard frank overschrijden.

§ 2. De verbintenissen van HST-Bel krachtens overeenkomsten die ertoe strekken de risico's te dekken verbonden aan de in § 1 bedoelde leningen ten gevolge van fluctuaties van interestvoeten of wisselkoersen, genieten eveneens de Staatswaarborg, voor zover de termen van deze overeenkomsten vooraf zijn goedgekeurd door de minister van Financiën.

Art. 5. — Een beheersprotocol afgesloten tussen de Staat, vertegenwoordigd door de minister van Financiën en de minister van Vervoer, enerzijds, en

d'autre part, précisera les conditions dans lesquelles T.G.V.-Bel, le cas échéant avec l'assistance technique d'experts, exécutera la mission visée à l'article 2.

Art. 6. — § 1^{er}. T.G.V.-Bel est régi par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

Les premiers statuts de T.G.V.-Bel sont établis par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres préalablement à sa constitution. Toute modification à ces statuts ne produit ses effets qu'après approbation par un tel arrêté.

§ 2. T.G.V.-Bel est soumise au contrôle annuel de la Cour des comptes. Les résultats de ce contrôle sont transmis au Parlement.

Art. 7. — Les travaux d'infrastructure T.G.V. déjà réalisés le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi sont intégrés dans la structure de capital de T.G.V.-Bel.

Art. 8. — § 1^{er}. Le Roi prend, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles pour l'organisation de la mise à disposition de T.G.V.-Bel de la somme que le Royaume des Pays-Bas paiera à l'État à titre de contribution à la réalisation du trajet du projet T.G.V. entre Anvers et la frontière néerlandaise selon le tracé «E19». En tout cas, ce montant devra être versé à T.G.V.-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception par l'État.

§ 2. En cas de paiement étalé par le Royaume des Pays-Bas à l'État de la somme visée au § 1^{er}, chaque tranche de paiement sera versée à T.G.V.-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception par l'État.

§ 3. Le Roi prend, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures utiles pour l'organisation de la mise à disposition de T.G.V.-Bel de la somme que la Communauté européenne pourrait payer à l'État dans le cadre de la subvention européenne du réseau T.G.V. international. En tout cas, le montant doit être transmis à T.G.V.-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception.

§ 4. En cas de paiement étalé par la Communauté européenne à l'État du montant visé au § 3, chaque tranche de paiement sera versée à T.G.V.-Bel dans un délai de 60 jours suivant sa réception par l'État.

§ 5. Les montants qui ont déjà été payés à l'État en exécution des interventions financières exposées aux

HST-Bel anderzijds, regelt nader de voorwaarden volgens welke HST-Bel, in voorkomend geval met de technische bijstand van deskundigen, de in artikel 2 bedoelde opdracht zal vervullen.

Art. 6. — § 1. HST-Bel is onderworpen aan de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

De eerste statuten van HST-Bel worden vóór haar oprichting vastgesteld door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Elke statutenwijziging heeft slechts uitwerking na goedkeuring door een dergelijk besluit.

§ 2. HST-Bel is onderworpen aan een jaarlijkse controle door het Rekenhof. De resultaten van deze controle worden aan het Parlement overgezonden.

Art. 7. — De HST-infrastructuurwerken die reeds gerealiseerd zijn op de datum van inwerkingtreding van deze wet, worden ingepast in de kapitaalstructuur van HST-Bel.

Art. 8. — § 1. De Koning neemt, bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, alle nuttige maatregelen tot regeling van de terbeschikkingstelling aan HST-Bel van de som die het Koninkrijk der Nederlanden aan de Staat zou betalen als bijdrage tot de verwezenlijking van het traject van het HST-project tussen Antwerpen en de Nederlandse grens volgens het zogenaamde E19-tracé. In elk geval dient de som binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst ervan door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.

§ 2. Ingeval van gespreide betaling van de in § 1 bedoelde som door het Koninkrijk der Nederlanden aan de Staat, worden de gespreide betalingen, binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.

§ 3. De Koning neemt, bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, alle nuttige maatregelen tot regeling van de terbeschikkingstelling aan HST-Bel van de som die de Europese Gemeenschap aan de Staat zou betalen in het kader van de Europese subsidiëring van het internationale HST-net. In elk geval dient de som binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst ervan door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.

§ 4. Ingeval van gespreide betaling van de in § 3 bedoelde som door de Europese Gemeenschap aan de Staat, worden de gespreide betalingen, binnen een termijn van 60 dagen na ontvangst door de Staat, overgemaakt aan HST-Bel.

§ 5. De bedragen die, ter uitvoering van de in §§ 1, 2, 3 en 4 uiteengezette financiële tussenkomsten,

§§ 1^{er}, 2, 3 et 4, mais n'ont pas encore été utilisés à la date d'entrée en vigueur de la présente loi sont intégrés dans la structure du capital de T.G.V.-Bel lors de la création de T.G.V.-Bel.

Art. 9. — Dans le cadre de l'exploitation de l'infrastructure T.G.V., T.G.V.-Bel accorde l'accès au réseau T.G.V. à tous les opérateurs qui satisfont aux conditions établies dans un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Art. 10. — Le Roi est chargé de l'exécution de la présente loi. »

Justification

La présentation de cet amendement radical n'est pas inspirée par des motifs partiaristiques, ni par l'intention de jouer, de manière imprévoyante, à qui aura raison avec la majorité.

Cet amendement est motivé par le souci d'assurer une gestion rationnelle et transparente du projet T.G.V.

L'actuel montage financier mis sur pied en vue de créer la Financière T.G.V. est un exemple parfait de gestion ambiguë et troublante. En effet, plusieurs partenaires prennent une participation au capital de la Financière T.G.V.: l'État fédéral, la S.N.C.B., la Société fédérale de participations et des investisseurs privés. Les fonds ainsi réunis seront versés au capital de la S.N.C.B. jusqu'à concurrence de 125 milliards de francs afin de permettre à celle-ci de financer les investissements nécessaires à la réalisation de l'infrastructure du T.G.V.

Ce montage ne favorise nullement la transparence en matière de stratégie et de gestion. La S.N.C.B. prend une participation dans une société dont les moyens, provenant de la participation au capital de la société, lui sont en définitive rendus et sont utilisés par elle. Bref, la S.N.C.B. prend une participation à son propre capital par l'intermédiaire de la Financière T.G.V. Il aurait dès lors été beaucoup plus simple de permettre à la S.N.C.B., qui doit finalement réaliser les investissements, de rassembler ces moyens au sein de sa propre structure. Cela aurait évité d'avoir à recourir à une façon de procéder aussi compliquée.

D'autre part, le Conseil d'État a formulé des remarques importantes sur ce projet, tout d'abord en ce qui concerne le respect des articles 92 et 93 du traité instituant la Communauté européenne. Bien que le Gouvernement ait formellement soumis ce projet à l'approbation de la Commission européenne, rien n'est encore acquis à ce sujet.

Un dernier argument justifiant le dépôt du présent amendement est lié aux possibilités de contrôle ou plutôt à l'absence de telles possibilités dans cette société. Étant donné que cette société sera tributaire de moyens publics pour la majeure partie de son existence et de son fonctionnement, il paraît logique que le contrôle des opérations financières soit exercé par le pouvoir législatif, c'est-à-dire par la Cour des comptes. Or, un tel contrôle n'est nullement prévu. D'où la nécessité d'une autre approche et du choix de supprimer cette société.

Ainsi qu'il ressort de cette argumentation, le présent amendement n'est pas inspiré par des motifs politiques, mais par des principes de gestion. L'objectif n'est pas de s'opposer à ce projet pour jouer le jeu classique majorité-opposition.

Aussi avons-nous choisi de présenter une alternative, qui se greffe sur une gestion rationnelle et transparente, sans intentions

reeds zijn uitbetaald aan de Staat, maar nog niet zijn aangewend op de datum van inwerkingtreding van deze wet, worden bij de oprichting van HST-Bel opgenomen in de kapitaalsstructuur van HST-Bel.

Art. 9. — Bij de exploitatie van de HST-infrastructure verleent HST-Bel toegang tot het HST-net aan alle operatoren die voldoen aan de voorwaarden vastgesteld bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Art. 10. — De Koning is belast met de uitvoering van deze wet. »

Verantwoording

De keuze om dit ingrijpend amendement in te dienen, is niet ingegeven door partijpolitieke motieven, noch door de intentie om een kortzichtig welles-nietes-spelletje te spelen tussen meerderheid en oppositie.

De redenen waarom dit amendement is ingediend, hebben hun oorsprong in de zorg voor rationeel en doorzichtig beheer.

De huidige constructie tot oprichting van de HST-Fin is een schoolvoorbeeld van onduidelijk en verwarrend beheer. Immers, verschillende partners nemen deel aan het kapitaal van de HST-Fin: federale Staat, NMBS, Federale Participatiemaatschappij, private investeerders. De aldus ingezamelde fondsen zullen ingebracht worden in het kapitaal van de NMBS ten belope van 125 miljard frank. Daarmee kan de NMBS dan de nodige investeringen in HST-infrastructure financieren.

Dit komt de duidelijkheid van beleid en beheer helemaal niet ten goede. De NMBS neemt deel aan een maatschappij om uiteindelijk de middelen, die geput worden uit de deelname in het kapitaal van de vennootschap, terug te krijgen en zelf aan te wenden. Kortom, de NMBS participeert via de HST-Fin in zichzelf. Het ware dan ook heel wat eenvoudiger geweest om de NMBS, die de investeringen uiteindelijk moet doen, deze middelen te laten verzamelen in eigen structuur, zodat deze omslachtige manier van werken kon worden vermeden.

Daarnaast zijn er bij dit ontwerp ernstige opmerkingen gemaakt door de Raad van State. In eerste instantie gaat het daarbij om de naleving van de artikelen 92 en 93 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

Een laatste argument om dit amendement in te dienen, is verbonden aan de controlemogelijkheden, of beter: het gebrek aan dergelijke mogelijkheden, op deze vennootschap. Gezien het feit dat deze maatschappij voor het grootste deel van haar bestaan en werking zal aangewezen zijn op overheidsmiddelen, lijkt het niet meer dan logisch dat de controle op de financiële verrichtingen uitgeoefend wordt door de wetgevende macht, met andere woorden door het Rekenhof. Echter, nergens is in een dergelijke controle voorzien. Vandaar de nood tot een andere aanpak en de keuze voor de schrapping.

Zoals uit deze argumentatie blijkt, is dit amendement niet gebaseerd op politieke motieven, maar wel op beheersmatige principes. Het is niet de bedoeling om tegen dit ontwerp te zijn omwille van het klassieke meerderheid-oppositie-spelletje.

Vandaar dan ook de keuze om een alternatief naar voor te brengen, dat geënt is op rationeel en transparant beheer, zonder

politiques sous-jacentes. Nous permettons en effet au Gouvernement de concrétiser lui-même cette alternative. Aussi ne s'agit-il en l'occurrence que de définir les grandes lignes de celle-ci.

Le fondement de notre amendement est, ainsi que nous l'avons précisé, le besoin d'une gestion transparente, efficace et effective. Afin d'assurer une telle gestion, il convient de préciser sur quoi ce dossier porte concrètement: le rassemblement des moyens financiers permettant de réaliser les investissements nécessaires pour aménager l'infrastructure T.G.V. et, par la suite évidemment, la construction et l'exploitation du réseau T.G.V.

Étant donné que dans le projet à l'examen, il a été choisi de confier ce soin à la S.N.C.B., cette formule paraît, une fois transposée dans un texte concret, loin d'être efficace et effective. La S.N.C.B. est responsable du réseau intérieur et du réseau T.G.V., tant en ce qui concerne les investissements que l'exploitation. Il en résulte que des conflits peuvent surgir au niveau de la fixation des priorités et des moyens financiers qui y sont liés.

La solution retenue pour résoudre de tels conflits, à savoir la création d'une société parallèle à la S.N.C.B. et relevant en même temps de celle-ci n'en est pas une: il s'agit en fin de compte que la S.N.C.B. trouve de l'argent pour financer l'infrastructure T.G.V.

Aussi proposons-nous de créer une société tout à fait parallèle à la S.N.C.B. Cette société aurait pour objet de financer et d'exploiter l'infrastructure T.G.V. En d'autres termes, l'ensemble du dossier T.G.V., tant en ce qui concerne l'infrastructure que l'exploitation, serait retiré à la S.N.C.B. La nouvelle société serait la seule responsable du réseau T.G.V.

Le capital de cette société pourrait être constitué par analogie avec ce qui est prévu par le projet à l'examen:

- apport de la Société fédérale de participations;
- apport de la S.N.C.B.;
- apport d'investisseurs privés;
- apport au niveau européen;
- ...

Au lieu de laisser ces moyens retourner dans l'escarcelle de la S.N.C.B. par le biais d'une structure d'actions, il faut les garder au sein de la nouvelle société pour ainsi financer les investissements.

Cette société doit avoir la forme d'une société anonyme. Toutes les dispositions des lois coordonnées sur les sociétés commerciales sont applicables à la société. Il faut également soumettre la société au contrôle de la Cour des comptes.

Les avantages de cette construction sont légion:

- elle crée une situation claire: la S.N.C.B. est chargée du trafic ferroviaire intérieur, la nouvelle société, du réseau T.G.V.;
- elle permet à la S.N.C.B. de relever les réels défis en matière de mobilité, notamment l'amélioration de l'offre ferroviaire quotidienne pour les navetteurs dans le pays;
- elle permet également d'assainir la situation financière de la S.N.C.B.: il ne faut plus contracter d'emprunts, il ne faut plus chercher de moyens supplémentaires, il ne faut plus demander de permis de bâtir pour les tracés, etc. Par contre, en tant qu'actionnaire de la société, la S.N.C.B. peut profiter des bénéfices d'exploitation;

bijhorende politieke intenties. De mogelijkheid wordt immers opengelaten voor de regering om zelf in de concrete verwezenlijking van dit alternatief te voorzien. Vandaar dat het hier enkel zal gaan om de grote krachtlijnen van het alternatief.

Uitgangspunt is, zoals gezegd, de nood aan transparant, efficiënt en effectief beheer. Om in dergelijk beheer te voorzien, dient duidelijk gesteld waarover dit dossier in concreto gaat: het verzamelen van de financieringsmiddelen van de investeringen nodig om de HST-infrastructure aan te leggen en, ter uitvoering daarvan uiteraard, de aanleg en exploitatie van het HST-net.

Daar waar in onderhavig ontwerp gekozen wordt om dit over te laten aan de NMBS, lijkt dit, eenmaal uitgewerkt in een concrete tekst, verre van efficiënt en effectief te zijn. De NMBS is verantwoordelijk voor het binnenlandse net én voor het HST-net, zowel naar investeringen als naar exploitatie toe. Met als gevolg dat er conflicten kunnen ontstaan inzake het vastleggen van prioriteiten en de daarmee samenhangende financiële middelen.

De gekozen oplossing voor dergelijke conflicten, namelijk het oprichten van een vennootschap tegelijk naast en onder de NMBS, is er eigenlijk geen: uiteindelijk gaat het erom dat de NMBS geld moet zien te vinden om de HST-infrastructure te financieren.

Vandaar het voorstel tot oprichting van een vennootschap volledig naast de NMBS. Deze vennootschap heeft tot doel de HST-infrastructure te financieren en te exploiteren. Met andere woorden, het ganse HST-dossier, zowel infrastructure als exploitatie, wordt uit de NMBS gelicht. De nieuwe vennootschap is de enige verantwoordelijke voor het HST-net.

Het kapitaal van deze vennootschap kan worden gevormd naar analogie van het voorliggend ontwerp:

- inbreng van de Federale Participatiemaatschappij;
- inbreng van de NMBS;
- inbreng van privé-investeerdere;
- inbreng van het Europees niveau;
- ...

In plaats van deze middelen via een aandelenstructuur terug naar de NMBS te laten vloeien, dienen zij in eigen midden gehouden te worden om aldus de investeringen te financieren.

Deze vennootschap dient de vorm aan te nemen van een naamloze vennootschap. Alle bepalingen van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen zijn van toepassing op de vennootschap. Tevens dient voorzien in een controlemogelijkheid door het Rekenhof.

De voordelen van deze constructie zijn legio:

- er ontstaat een duidelijke situatie: de NMBS staat in voor het binnenlands treinverkeer, de nieuwe maatschappij voor het HST-net;
- hierdoor kan de NMBS zich richten op de echte uitdagingen inzake mobiliteit, namelijk het verbeteren van het aanbod voor verplaatsingen per spoor voor de dagelijkse pendelbewegingen in eigen land;
- tevens betekent het een aanzuivering van de financiële situatie van de NMBS: er zijn geen leningen aan te gaan, er moeten geen bijkomende middelen gezocht worden, er moeten geen bouwvergunningen worden aangevraagd voor de tracés, en dergelijke meer. Integendeel, als aandeelhouder van de vennootschap kan worden geprofiteerd van winsten uit exploitatie;

— elle crée la possibilité de faire participer à terme des sociétés de chemin de fer étrangères, de manière à faire de cette société une société européenne d'exploitation du réseau T.G.V.;

— les règles européennes en matière de libéralisation du trafic ferroviaire ne sont pas menacées étant donné que, lors de l'exploitation, la société doit permettre l'accès au réseau de tous les opérateurs potentiels;

— il est fait droit à toutes les réserves formulées par le Conseil d'État;

— les pouvoirs publics ne doivent plus générer de moyens supplémentaires pour un réseau international de relations ferroviaires dont l'intérêt est quasiment nul pour l'utilisateur quotidien et la S.N.C.B. peut dès lors concentrer toute son attention sur les voyageurs du réseau intérieur et les problèmes auxquels ils sont confrontés chaque jour.

Comme nous l'avons indiqué, ce sont là les lignes de force d'une alternative inspirée par le souci d'une gestion rationnelle des ressources et de l'infrastructure publiques. Il s'agit également d'une proposition adressée au Gouvernement en vue d'aborder cette problématique d'une autre manière; une manière qui, dans une optique politique, ne peut heurter personne et qui, du point de vue de la gestion, est supérieure au projet actuel.

Dans le contexte social que nous connaissons, étant donné l'appel de tous les citoyens en faveur d'une nouvelle culture politique et étant donné l'intention de tous les partis politiques de répondre à cet appel, une étude sérieuse du présent projet libérée des clivages classiques entre partis témoignerait d'une grande correction politique et rationnelle.

N° 22 DE M. COENE

Art. 9

Au § 1^{er}, dernière phrase, remplacer le nombre « 100 » par le nombre « 75 ».

Justification

Le plafond de 100 milliards permet à la S.N.C.B. de dépasser le budget prévu de 147,5 milliards de francs. D'où la réduction à 75 milliards de francs.

— er ontstaat een mogelijkheid om, op termijn, ook buitenlandse spoorwegmaatschappijen te laten participeren zodat deze vennootschap kan uitgroeien tot een Europese maatschappij tot exploitatie van het HST-net;

— de Europese regels inzake liberalisering van het spoorverkeer komen niet in het gedrang gezien het feit dat de maatschappij bij de exploitatie de toegang tot het net moet openhouden voor alle mogelijke operatoren;

— aan alle bezwaren van de Raad van State is tegemoetgekomen;

— er dienen van overheidswege geen extra middelen gegeneerd te worden voor een internationaal net van spoorverbindingen waarvan het nut voor de dagelijkse treingebruiker quasi nihil is en waardoor de NMBS zich op deze laatste en zijn problemen kan focussen.

Zoals gezegd, dit zijn de krachtlijnen van een alternatief, ingegeven door de zorg voor een rationeel beheer van overheidsmiddelen en infrastructuur. Het is tevens een voorstel aan de regering om deze problematiek op een andere manier aan te pakken; een manier die, politiek gezien, niemand tegen de borst kan stoten en die, beheersmatig gezien, superieur is ten overstaan van het voorliggende ontwerp.

Het zou, binnen de huidige maatschappelijke context, vanuit de roep vanwege alle burgers naar een nieuwe politieke cultuur en vanuit de intentie van alle democratische partijen om aan deze roep tegemoet te komen, van een groot politiek en rationeel fatsoen getuigen indien dit voorstel over de klassieke partijgrenzen heen op een ernstige manier in overweging zou worden genomen.

Nr. 22 VAN DE HEER COENE

Art. 9

In § 1, laatste zin, het cijfer « 100 » vervangen door het cijfer « 75 ».

Verantwoording

Het plafond van 100 miljard laat de NMBS toe boven het voorziene budget van 147,5 miljard frank te gaan. Vandaar de beperking tot 75 miljard frank.

Luc COENE.