

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2001-2002

19 MAART 2002

Wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN VOOR DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **SIQUET**

Dit wetsontwerp werd op 31 oktober 2001 goedgekeurd door de Kamer van volksvertegenwoordigers (stuk Kamer, nr. 50-1422/1 tot 10).

Het werd op 5 november 2001 overgezonden aan de Senaat, die het op 12 november 2001 heeft geëvo-

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Grauwe, voorzitter; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, mevrouw Kestelyn-Sierens, de heren Maertens, Moens, Morael, Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Steverlyncx, Thissen en Siquet, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : de heren Dedecker, Hordies, Istasse, Malcorps en Vandenberghe.
3. Andere senatoren : mevrouw de Bethune en de heer Van Quickenborne.

Zie :

Stukken van de Senaat :

2-934 - 2001/2002 :

- Nr. 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.
Nrs. 2 en 3 : Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2001-2002

19 MARS 2002

Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **SIQUET**

Ce projet de loi a été voté par la Chambre des représentants le 31 octobre 2001 (doc. Chambre, n° 50-1422/1 à 10).

Il a été transmis au Sénat le 5 novembre 2001, qui l'a évoqué le 12 novembre 2001 et envoyé le même

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. De Grauwe, président; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, Mme Kestelyn-Sierens, MM. Maertens, Moens, Morael, Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Steverlyncx, Thissen et Siquet, rapporteur.
2. Membres suppléants : MM. Dedecker, Hordies, Istasse, Malcorps et Vandenberghe.
3. Autres sénateurs : Mme de Bethune et M. Van Quickenborne.

Voir :

Documents du Sénat :

2-934 - 2001/2002 :

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

N°s 2 et 3 : Amendements.

ceerd en diezelfde dag heeft overgezonden aan de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.

De commissie wijdde 4 vergaderingen aan dit wetsontwerp, te weten op 27 november, 4 december 2001 en op 14 en 19 maart 2002.

Van bij het begin van de besprekingen stelden verschillende senatoren dat de eventuele goedkeuring van dit wetsontwerp afhankelijk was van de instemming van de gewestelijke parlementen met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.

Het Waals Gewest heeft ingestemd met het samenwerkingsakkoord op 14 november 2001, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 20 december 2001 en het Vlaams Gewest op 13 maart 2002.

De onderzoekstermijn voor de Senaat, die verstreek op 7 december 2001, werd bijgevolg door de parlementaire overlegcommissie verlengd tot 23 april 2002.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR MEVROUWDURANT, VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER

Het voorontwerp van wet betreffende de hervorming van de wet van 1991 op de economische overheidsbedrijven streeft drie doelstellingen na:

1. de verbetering van de verhouding overheid-NMBS;
2. de verbetering van de prestaties van het bedrijf als mobiliteitsverschaffer;
3. de verbetering van de boekhoudkundige transparantie.

De Kamer keurde in mei 2000 de resolutie goed om aan het Rekenhof de opdracht toe te vertrouwen de goede besteding van de rijksmiddelen door de NMBS te controleren. Dit gebeurde als gevolg van de vaststelling dat de wet van 21 maart 1991 zoals zij momenteel van kracht is, leemtes vertoonde wat betreft de moeilijkheden waarmee de overheid kampte bij de uitoefening van haar prerogatieven.

Vervolgens heeft het Rekenhof, toen het in juni 2001 zijn rapport voorstelde aan de Kamer (in de subcommissie Financiën), expliciet de wens geuit dat «dit rapport niet alleen beschouwd wordt als informatie die in het kader van de uitoefening van zijn controle aan het Parlement wordt verschaft, maar ook de gelegenheid zou bieden om een debat aan te gaan over de hervorming van de wet van 1991 die 10 jaar geleden werd ontworpen en waarvan in

jour à la commission des Finances et des Affaires économiques.

La commission a consacré 4 réunions à la discussion de ce projet de loi. Elles ont eu lieu les 27 novembre, 4 décembre 2001 et les 14 et 19 mars 2002.

Dès le début des discussions, plusieurs sénateurs ont déclaré que l'éventuelle adoption du projet de loi serait subordonnée à l'assentiment par les Parlements fédéraux et régionaux à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB.

La Région wallonne a donné son assentiment à l'accord de coopération le 14 novembre 2001, la Région de Bruxelles-Capitale le 20 décembre 2001 et la Région flamande le 13 mars 2002.

En conséquence, le délai d'examen accordé au Sénat, qui venait à échéance le 7 décembre 2001, a été prolongé jusqu'au 23 avril 2002 par la commission parlementaire de concertation.

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE MME DURANT, VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

Le projet de loi portant réforme de la loi de 1991 sur les entreprises publiques économiques poursuit un triple objectif:

1. l'amélioration de la relation État-SNCB;
2. l'amélioration des performances de l'entreprise comme acteur de mobilité;
3. le renforcement de la transparence comptable.

En mai 2000, la Chambre adoptait la résolution de confier à la Cour des comptes la mission de contrôler le bon emploi, par la SNCB, des deniers publics. Cela faisait suite au constat que, au regard des difficultés rencontrées par l'État à exercer ses prérogatives, tant en qualité d'organe de tutelle qu'en qualité d'actionnaire, la loi du 21 mars 1991, telle qu'elle est en vigueur actuellement, présente des lacunes.

Par la suite, lorsque la Cour des comptes est venue présenter son rapport (Le bon emploi des deniers publics par la SNCB, mai 2001) à la Chambre en juin 2001 (en sous-commission Finances), elle a explicitement énoncé le souhait que «ce rapport soit non seulement une information donnée au Parlement dans le cadre de l'exercice de son contrôle mais soit également l'occasion d'engager un débat sur une réforme de la loi de 1991 conçue il y a 10 ans déjà et dont il est

bepaalde gevallen is vastgesteld dat zij leemtes vertoont of dat zij ingevolge de ontwikkeling van het bedrijf niet langer geschikt is». «Dit rapport formuleert dus een reeks van aanbevelingen aan zowel het Parlement als de regering en de NMBS om het geheel van de bepalingen te verbeteren die de relaties tussen de overheid en de NMBS regelen, waarbij de overheid zowel het aandeelhouderschap als het toezicht uitoefent.»

De regering heeft zich dus ingespannen om te beginnen met de hervorming van de wet van 1991, die de voorbije 10 jaar door de ontwikkeling van het bedrijf en de vervoermarkt als instrument inefficiënt is geworden om tegelijkertijd de naleving te garanderen van het principe van de autonomie van het bedrijf en van de doelstellingen die de regering vastlegde inzake mobiliteit (rekening houdend met het feit dat jaarlijks een enveloppe van 2,23 miljard EUR wordt besteed aan de spoorwegen, wat ongeveer 85 % van het algemene budget van het MVI is). Deze doelstellingen werden overeenkomstig het politieke akkoord van 17 oktober 2000 gedefinieerd in de federale beleidsverklaring. Deze identificeerde als voornaamste uitdaging de organisatie van een efficiënte mobiliteit die in de lijn ligt van een duurzaam ontwikkelingsconcept, waarbij de economie, de samenleving en het leefmilieu met elkaar worden verzoend, met name ten opzichte van de Kyoto-akkoorden, de Europese Conferentie van ministers van Vervoer en het Witboek. Op deze basis heeft de regering besloten tot een voluntaristische maar realistische doelstelling, waarbij het marktaandeel van het spoor en de waterwegen tegen 2010 met 15 % stijgen (rekening houdend met de ramingen van een algemene stijging van de mobiliteit met 30 % komt dit overeen met een stijging met 50 % van het aantal reizigers tegen 2010).

In dit opzicht heeft het door de regering ingediende voorontwerp van wet als doel meer transparantie en leesbaarheid te brengen in de relatie tussen de overheid en de NMBS en het mogelijk te maken binnen het bedrijf een beheersdynamiek te stimuleren die gericht is op de opdrachten van openbare dienst: diensten aanbieden die zijn aangepast aan de huidige noden waarbij rekening wordt gehouden met de studies terzake en met de bestaande diensten van openbaar vervoer (aanbod afgestemd op mogelijke synergieën en complementariteiten, op de mobiliteitsbeheersplannen die door de bedrijven zullen worden uitgewerkt, ...).

Daarom moet het bedrijf een strategie bepalen voor de ontwikkeling op middellange en lange termijn, genormaliseerd in een «bedrijfsplan», dat is opgesteld overeenkomstig de verwachtingen van elk van de bestaande of mogelijke partijen-gebruikers, het personeel van het bedrijf (motiverend personeelsbeheer, geruststellende perspectieven) en de overheid. De afwezigheid van een dergelijke strategie vormt een factor van onzekerheid voor elke betrokkene en is a

constaté dans certains cas qu'elle présente des lacunes ou qu'elle est devenue inadaptée suite à l'évolution de l'entreprise». «Ce rapport formule donc une série de recommandations tant à l'égard du Parlement, que du Gouvernement et de la SNCB afin d'améliorer l'ensemble du dispositif réglant les relations État-SNCB, État tantôt actionnaire, tantôt tuteur.»

Le gouvernement s'est employé à engager cette réforme de la loi de 1991, outil légal qui, au regard de l'évolution de l'entreprise et du marché du transport intervenue depuis 10 ans, est devenu inefficace pour garantir à la fois le respect du principe d'autonomie de l'entreprise mais également des objectifs fixés par le gouvernement en matière de mobilité (compte tenu du fait qu'une enveloppe de l'ordre de 2,23 milliards d'EUR est consacrée annuellement au transport ferroviaire, soit près de 85 % du budget global du MCI). Ces objectifs ont été définis dans la déclaration de politique fédérale conformément à l'accord politique du 17 octobre 2000. Celle-ci a identifié comme défi principal l'organisation d'une mobilité efficace inscrite dans un concept de développement durable conciliant l'économique, le social et l'environnemental, au regard notamment des accords de Kyoto, de la Conférence européenne des ministres des Transports et du Livre blanc. Sur cette base, le gouvernement a retenu un objectif volontariste, mais réaliste, d'une augmentation des parts de marché du rail et de la voie d'eau de 15 % à l'horizon 2010 (cela équivaut à une augmentation de 50 % du nombre de voyageurs d'ici 2010 compte tenu des estimations d'un accroissement mobilité globale de 30 % à ce même terme).

À cet égard, l'avant-projet de loi déposé par le gouvernement a pour objectif d'apporter davantage de transparence et de lisibilité dans la relation État-SNCB et permettre d'impulser au sein de l'entreprise une dynamique de gestion orientée en fonction des missions de service public: offrir un service adapté aux besoins actuels et tenant compte des études en la matière et des services de transport en commun existants (offre calibrée en fonction des synergies et complémentarités possibles, des plans de gestion de mobilité qui vont être élaborés par les entreprises, ...).

Pour ce faire, il faut que l'entreprise définisse une stratégie de développement à moyen et long termes, formalisée dans un «plan d'entreprise» réalisé dans le respect des attentes de chacune des parties — utilisateurs existants ou potentiels, personnel de l'entreprise (gestion du personnel motivante; perspectives rassurantes) et l'État. L'absence d'une telle stratégie constitue un facteur d'insécurité pour chacun de ces acteurs, nuisible à tous égards et *a fortiori*, à l'objectif final

fortiori en in alle opzichten schadelijk voor de uiteindelijke doelstelling van duurzame mobiliteit door middel van de spoorwegen.

Het Rekenhof heeft echter het ontbreken van een dergelijke strategie bij de NMBS en het gebrek aan transparantie tussen de betrokkenen duidelijk aangetoond.

Dit wetsontwerp beantwoordt aan de leemtes waarop het Rekenhof heeft gewezen:

1. Relatie overheid-NMBS

Het Rekenhof meent dat «een beter onderscheid tussen de twee functies van voogdijschap en aandeelhouderschap van bijzonder belang is in de AOB waarin de overheid als hoofdaandeelhouder de verantwoordelijkheid van het beheer en de controle van het bedrijf waarneemt. Het Rekenhof meent dat de inachtneming van deze overheidsfuncties op zijn plaats zou kunnen zijn in een algemene bespiegeling over de wijzigingen die in de wet van 1991 moeten worden aangebracht».

Het voorontwerp beantwoordt op tal van vlakken aan deze opmerking, zowel wat betreft de doelstellingen van de toezichhoudende regering, en dus de naleving van de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst en de Belgische en Europese wetsbepalingen, als wat betreft de doelstellingen van de overheid-aandeelhouder die berusten op de economische en financiële positionering van het bedrijf op middellange en lange termijn, zonder afbreuk te doen aan het maatschappelijk doel van het bedrijf in eigenlijke zin van het woord (spoorvervoer!).

De bezorgdheid van de regering bij het opstellen van dit wetsontwerp was te waken over de naleving van de erkende autonomie van het bedrijf bij het doorvoeren van een verheldering en een rationalisering van het beslissingsproces, de beheersorganen, de interne bedrijfsstructuur en de strategische keuzen op middellange en lange termijn.

Daartoe hebben de concrete maatregelen die in de nieuwe bepaling werden goedgekeurd, rekening gehouden met de volgende conclusies van het Rekenhof.

2. Corporate governance

Wat betreft de corporate governance bij de NMBS, wijst het Rekenhof duidelijk op de nood aan een verbetering van de organisatie en de werking van de structuren van de NMBS. Het Rekenhof stelt met name:

«Het Rekenhof is van mening dat de raad van bestuur zich moet concentreren op zijn basisopdrachten en legt meer verantwoordelijkheden bij de directie en de managers.

d'une mobilité durable par le biais du transport ferroviaire.

Or, la Cour des comptes a très clairement relevé l'absence d'une telle stratégie dans le chef de la SNCB et le manque de transparence entre les acteurs.

Ce projet de loi répond aux lacunes relevées par la Cour des comptes :

1. La relation État-SNCB

La Cour estime qu'«une meilleure distinction entre les deux fonctions de tutelle et d'actionnaire revêt une importance particulière dans les EPA où l'État assume, en tant qu'actionnaire dominant, la responsabilité de la gestion et du contrôle de la société ... La Cour estime que la prise en compte de ces fonctions de l'État pourrait trouver sa place dans une réflexion générale sur les modifications à apporter à la loi de 1991».

L'avant-projet répond à cette observation en de nombreux aspects, les uns axés sur les objectifs du Gouvernement-tutelle, et donc le respect de l'exercice des missions de service public et des dispositions légales belges et européennes, les autres axés sur les objectifs de l'État-actionnaire qui reposent sur le positionnement économique et financier de l'entreprise à moyen et long terme, et cela sans compromettre la réalisation de l'objet social de l'entreprise au sens premier du terme (le transport ferroviaire!).

La préoccupation du gouvernement tout au long du travail d'élaboration de ce projet de loi a été de veiller tout à la fois à garantir le respect de l'autonomie reconnue à l'entreprise, tout en amenant une clarification et une rationalisation du processus décisionnel, des organes de gestion, de la structure interne de l'entreprise, et des choix stratégiques à moyen et long terme.

Pour ce faire, les mesures concrètes adoptées dans le nouveau dispositif ont tenu compte des conclusions suivantes de la Cour.

2. Gouvernance d'entreprise

En ce qui concerne la gouvernance d'entreprise à la SNCB, la Cour relève très clairement la nécessité d'une amélioration de l'organisation et du fonctionnement des structures de la SNCB. Elle dit notamment:

«La Cour estime que le CA doit se recentrer sur ses missions de base et responsabilise davantage la direction et les managers.

Het Rekenhof pleit voor een duidelijk verschillende rol voor de functie van bestuurder en de functie van directeur en bepleit ook de afschaffing van het beperkt comité dat niet van die aard is het onderscheid te bevorderen tussen de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur en die van de directie.

De implementatie van de principes inzake corporate governance bij de NMBS noopt tot de herziening van de selectie- en benoemingsprocessen van de bestuurders ... zodat de bekwaamheidsprofielen beantwoorden aan de bedrijfsactiviteiten.

Voor de afzetting van bestuurders is momenteel het gelijklopend advies van de raad van bestuur uitgebracht bij twee derde van de stemmen noodzakelijk. Deze toestand lijkt strijdig met het principe van de verantwoordelijkheid van de bestuurders, evenals met de noodzakelijke soepelheid om het profiel van de bestuurders te kunnen aanpassen aan de ontwikkeling van de onderneming en aan de context waarin de onderneming zijn activiteiten ontwikkelt.

Een herziening van de wet van 21 maart 1991 zou de principes moeten bepalen van een selectie- en benoemingsprocedure van de bestuurders en de regels inzake hun afzetting versoepelen. Deze aanpassing zou ook gepaard kunnen gaan met de oprichting van een benoemingscomité dat is belast met het formuleren van de voorstellen».

Het wetsontwerp voorziet dus in een hervorming van de raad van bestuur, zowel wat de samenstelling als de werking ervan betreft.

Het wetsontwerp voorziet dat er met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder 10 NMBS-bestuurders komen in plaats van 18 zoals thans het geval is.

De raad van bestuur moet de taalpariteit respecteren en voor minstens een derde bestaan uit personen van het andere geslacht. Zo wordt de NMBS het eerste overheidsbedrijf dat een systeem instelt dat een vertegenwoordiging volgens geslacht waarborgt.

De functie van bestuurder zal niet meer kunnen worden gecumuleerd met de functie van directeur. Momenteel bestaan er bij de NMBS immers twee soorten bestuurders :

Gewone bestuurders die hun mandaat niet voltijds waarnemen: per jaar wonen zij een bepaald aantal vergaderingen bij, maar zij beschikken niet altijd over de nodige tijd of hebben de nodige documenten niet op tijd in hun bezit.

Bestuurders-directeuren (momenteel 6) die zitten in de raad van bestuur en die er een derde van uitmaken. Zonder wie ook op de korrel te nemen, moet worden opgemerkt dat dit systeem, waarin wordt voorzien door de wetgever van 1991, als gevolg heeft dat deze bestuurders niet de juiste personen zijn om als

Elle préconise un rôle clairement distinct entre fonctions d'administrateur et de directeur et recommande également la suppression du comité restreint qui n'est pas de nature à favoriser la distinction entre les responsabilités du CA et celles de la direction.

La mise en œuvre des principes du corporate governance à la SNCB nécessite que le processus de sélection et de nomination des administrateurs soit revu, ..., de manière à réunir les profils de compétences correspondant aux activités de la société.

Quant à la révocation des administrateurs, elle requiert actuellement l'avis conforme du CA à la majorité des deux tiers des voix. Cette situation paraît contraire au principe de responsabilité des administrateurs, ainsi qu'à la souplesse nécessaire pour pouvoir adapter le profil des administrateurs à l'évolution de l'entreprise et du contexte dans lequel elle développe ses activités.

Une révision de la loi du 21 mars 1991 devrait définir les principes d'une procédure de sélection et de nominations des administrateurs et assouplir les modalités de leur révocation. Cette adaptation pourrait aussi instituer un comité de nomination chargé de formuler des propositions».

Le projet de loi prévoit donc une réforme du conseil d'administration, tant par rapport à sa composition que par rapport à son fonctionnement.

Le projet de loi prévoit que le nombre d'administrateurs de la SNCB sera fixé à dix en ce compris l'administrateur délégué, au lieu de 18 à l'heure actuelle.

Le conseil d'administration respectera la parité linguistique et devra compter au moins un tiers de personnes de l'autre sexe. La SNCB devient à ce titre la première entreprise publique à ériger un système garantissant une représentation par genre.

Il ne pourra plus y avoir de cumul entre la fonction d'administrateur et de directeur. À l'heure actuelle, il existe en effet deux sortes d'administrateurs à la SNCB :

Des administrateurs ordinaires qui n'exercent pas leur mandat à temps plein: ils assistent à un certain nombre de réunions par an, mais ils ne disposent pas toujours du temps nécessaire ou des documents utiles dans un délai suffisant.

Des administrateurs-directeurs (actuellement au nombre de 6) qui siègent au conseil d'administration et qui représentent un tiers de celui-ci. Sans faire de procès à quiconque, ce système prévu par le législateur de 1991 a pour conséquence que ces administrateurs sont mal placés pour remettre en cause en tant

bestuurders vragen te stellen bij beslissingen die zij als directeurs hebben genomen.

In de toekomst zullen deze twee functies duidelijk worden gescheiden, waardoor de raad van bestuur overeenkomstig de regels van het corporate governance zijn rol als controleorgaan van het management volledig kan uitoefenen en zich kan toeleggen op de strategie, het risicobeheer en de interne controle.

Het directiecomité zal belast zijn met het dagelijks bedrijfsbeheer en de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur. Het zal bestaan uit de gedelegeerd bestuurder en directeurs-generaal die na een selectieprocedure door een extern bureau zullen worden benoemd door de raad van bestuur (de RB bepaalt hun aantal, maar de regering wil dat het er minstens 9 worden).

De bevoegdheden die worden toevertrouwd aan de gedelegeerd bestuurder, zullen gezamenlijk met een directeur-generaal worden uitgeoefend die wordt aangeduid door de raad van bestuur en die tot een ander taalstelsel behoort. Op die manier worden beheerhandelingen gezamenlijk ondertekend door deze twee leidinggevenden.

De leden van de raad van bestuur zullen door de Ministerraad worden gekozen overeenkomstig hun bekwaamheden. De volgende criteria komen in aanmerking: beheersing van financiële en boekhoudkundige analyse, juridische kennis, kennis van de vervoersector, expertise inzake mobiliteit, personeelsstrategie en sociale relaties. De procedure zal beginnen met een oproep tot gegadigden in het *Belgisch Staatsblad*.

Het verbod op het uitoefenen van een politiek mandaat voor bestuurders zal ook gelden voor leden van het strategisch comité, het oriënteringscomité en het directiecomité.

Bij de bepaling van hun bezoldiging volgens een transparant en variabel principe zal rekening worden gehouden met de bedrijfsresultaten, meer in het bijzonder wat betreft de regelmatigheid en de veiligheid van de spoordienst.

3. Beheer gevoerd door de NMBS — Prestaties inzake mobiliteit en economische en financiële prestaties

a) Strategie en toekomstperspectieven

Het Rekenhof betreurt dat de NMBS nooit een strategisch plan, opgevat als een echt werkinstrument, heeft opgesteld en, *a fortiori*, aan de overheid voorgelegd. Het Rekenhof onderstreept veelvuldig dat de herziening van het plan Doelstelling 2005 uitsluitend lineaire voorspellingen bevatte en geen enkel

qu'administrateurs les décisions qu'ils ont prises en tant que directeurs.

À l'avenir, ces deux fonctions seront clairement scindées, ce qui permettra au conseil d'administration, conformément aux règles de la gouvernance d'entreprise, d'exercer pleinement son rôle de contrôle du management et de se concentrer sur la stratégie, la gestion des risques et le contrôle interne.

Le comité de direction sera, quant à lui, chargé de la gestion journalière de l'entreprise et de l'exécution des décisions du conseil d'administration. Il sera composé de l'administrateur délégué et des directeurs généraux qui seront nommés par le conseil d'administration (le CA fixera le nombre mais le gouvernement souhaite qu'ils soient au nombre de 9) au terme d'une procédure de sélection réalisée par un bureau externe à la SNCB.

Les compétences conférées à l'administrateur délégué seront exercées conjointement avec un directeur général désigné par le conseil d'administration et appartenant à un autre rôle linguistique. Ainsi les actes de gestion seront co-signés conjointement par ces deux responsables.

Les membres du conseil d'administration seront choisis par le Conseil des ministres en fonction de leurs compétences. Seront retenus comme critères: la maîtrise de l'analyse financière et comptable, les connaissances juridiques, la connaissance du secteur du transport, l'expertise en matière de mobilité, la stratégie du personnel et les relations sociales. La procédure commencera par un appel à candidatures publié au *Moniteur belge*.

L'incompatibilité de l'exercice d'un mandat politique pour les administrateurs sera étendue aux membres du comité stratégique, d'orientation et de direction.

Pour établir leur rémunération selon un principe de transparence et de variabilité, il sera notamment tenu compte des performances de l'entreprise particulièrement en ce qui concerne la régularité et la sécurité du service ferroviaire.

3. Gestion menée par la SNCB — Performances de mobilité et performances économiques et financières

a) Stratégie et perspectives

La Cour déplore que la SNCB n'a jamais réalisé, et *a fortiori*, présenté à l'État, de plan stratégique constitué comme un véritable outil de gestion. Elle souligne abondamment que la révision du plan Objectif 2005 comprenait uniquement des prévisions linéaires et aucun scénario significatif d'amélioration de la

betekenisvol scenario voor de verbetering van de beheersprestaties. Het Rekenhof haalt ook het feit aan dat de ontwikkeling van ABX veeleer voortvloeit uit aankoopkansen dan uit een op voorhand door de RB besproken en goedgekeurd strategisch plan.

Wat dit betreft, legt het wetsontwerp nu aan de NMBS op 12 maanden voor het verstrijken van het beheerscontract een bedrijfsplan op te stellen dat in het bijzonder zal moeten bestaan uit: de structuur en de eigenschappen van het vervoeraanbod, het verband tussen dit aanbod en de noden inzake infrastructuur vertaald in een voorstel van meerjarig investeringsplan (infrastructuur en rollend materieel), het personeelsbeheer, de ontwikkeling van de exploitatierekeningen vertaald in een financieel plan. Het bedrijf zal dit plan elk jaar moeten aanpassen en bezorgen aan de minister die bevoegd is voor de spoorwegen.

De NMBS zal dit plan elk jaar moeten aanpassen en bezorgen aan de toezichhoudende minister.

Om de raad van bestuur bij het opstellen van deze strategie voor de ontwikkeling op lange termijn, maar ook bij de daadwerkelijke verwezenlijking van deze strategie bij te staan, zal de raad van bestuur intern drie comités oprichten die een bepalende rol zullen spelen op essentiële gebieden van het beleid van de NMBS.

Het benoemings- en bezoldigingscomité:

Dit comité bestaat uit vier bestuurders en zal worden belast met het raadplegen van een extern human resourcesbureau omtrent de kandidaturen voor het directiecomité die het zal ontvangen van de gedelegeerd bestuurder. Op basis van dit onderzoek zal het een voorstel voorleggen aan de raad van bestuur. Het is op voorstel van dit comité dat de bezoldiging en de voordelen zullen worden bepaald die worden toegekend aan de leden van het directiecomité en aan de hogere kaderleden.

Exact zoals door het Rekenhof werd aanbevolen, zal de bezoldiging van de leden van de beheerorganen eveneens bestaan uit een variabel deel dat zal afhangen van hun bijdrage tot de prestaties van het bedrijf.

Het auditcomité:

Dit bestaat eveneens uit vier bestuurders en zal met name als opdracht hebben de raad van bestuur bij te staan door financiële gegevens te onderzoeken, zoals jaarrekeningen, het beheersverslag en de tussentijdse verslagen. Het zal zich eveneens vergewissen van de betrouwbaarheid en de integriteit van de financiële verslagen inzake risicobeheer. Bovendien zal de raad van bestuur veertien dagen voor de vergadering tijdens dewelke de jaarrekeningen zullen worden

performance de la gestion. Elle cite également le fait que le développement d'ABX résulte davantage d'opportunités d'acquisitions que d'un plan stratégique préalablement débattu et approuvé par le CA.

À cet égard, le projet de loi impose maintenant à la SNCB d'élaborer, 12 mois avant l'expiration du contrat de gestion, un plan d'entreprise qui devra comporter en particulier: la structure et les caractéristiques de l'offre de transport, la relation entre cette offre et les besoins en infrastructure traduits dans une proposition de plan pluriannuel d'investissements (infrastructure et matériel roulant), la gestion du personnel, l'évolution des comptes d'exploitation traduits dans un plan financier. L'entreprise devra adapter ce plan chaque année et le communiquer au ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions.

La SNCB devra adapter ce plan chaque année et le communiquer au ministre de tutelle.

Pour l'aider dans cette tâche de confectionner cette stratégie de développement à long terme mais aussi de réalisation effective de cette stratégie, et dans le respect des principes de gouvernance d'entreprise, le conseil d'administration constituera en son sein trois comités qui joueront un rôle déterminant dans des domaines essentiels de la politique de la SNCB.

Le comité de nomination et de rémunération:

Composé de quatre administrateurs, il sera chargé de consulter un bureau externe de ressources humaines sur les candidatures pour le comité de direction qui lui seront soumises par l'administrateur délégué. Sur base de cet examen, il transmettra un avis au conseil d'administration. C'est sur proposition de ce comité que la rémunération et les avantages accordés aux membres du comité de direction et aux cadres supérieurs seront fixés.

La rémunération des membres des organes de gestion comprendra également une partie variable qui dépendra de leur contribution aux performances de l'entreprise, exactement comme le recommandait la Cour des comptes.

Le comité d'audit:

Composé également de quatre administrateurs, il aura notamment pour mission d'assister le conseil d'administration par l'examen d'informations financières, comme les comptes annuels, le rapport de gestion et les rapports intermédiaires. Il s'assurera également de la fiabilité et de l'intégrité des rapports financiers en matière de gestion des risques. En outre, quinze jours avant la réunion au cours de laquelle il engagera les comptes annuels, le conseil d'administra-

besproken, het advies van het auditcomité aangaande deze rekeningen vragen.

Om de raad van bestuur te helpen bij het vormen van een oordeel over de beslissingen die werden genomen door de beheerders, bestaat er momenteel een interne auditdienst, waarvan de gedelegeerd bestuurder de hiërarchische overste is. Zoals het Rekenhof heeft onderstreept, beschikt deze dienst dus niet over voldoende onafhankelijkheid om beslissingen aan de orde te stellen die werden genomen door bestuurders-directeur en door de gedelegeerd bestuurder zelf.

Het strategisch comité :

Dit comité zal bestaan uit de raad van bestuur en zes vertegenwoordigers van werknemers die zijn aangesloten bij een vakvereniging die deel uitmaakt van de Nationale Arbeidsraad (het ABVV, het ACV en het ACLVB). De toekenning van de zetels zal gebeuren overeenkomstig hun vertegenwoordiging binnen de NMBS. Elk van deze drie verenigingen zal over minstens één zetel beschikken.

Dit comité moet voor de raad van bestuur adviezen uitbrengen over het meerjarig investeringsplan, over het beheerscontract en over alle maatregelen die de werkgelegenheid op middellange en lange termijn kunnen beïnvloeden. Wanneer men niet tot een akkoord komt, zal de raad van bestuur zijn ontwerp moeten aanpassen. Wanneer er onenigheid blijft bestaan, zal de raad van bestuur alleen van het advies van het comité kunnen afwijken op voorwaarde dat het de weigering ervan motiveert.

Bovendien zal er een oriënteringscomité worden opgericht, bestaande uit de leden van de raad van bestuur en 6 vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen. Het zal worden belast met het uitbrengen van adviezen over alle maatregelen die de samenwerking met de gewestelijke vervoermaatschappijen kunnen beïnvloeden. Dit comité zal meer bepaald de gevolgen bestuderen die het meerjarige investeringsplan heeft voor de mobiliteit en de aansluitingen op het plaatselijk vervoernet.

Ten slotte heeft de regering de wens uitgesproken dat het bedrijf gereorganiseerd wordt in een beperkt aantal eenheden. De regering stelt 6 eenheden voor, volgens de grote activiteitssectoren waarin het bedrijf actief is, in plaats van de 22 bestaande eenheden, en dit in het kader van de eenheid die bewaard blijft. Bij deze 6 eenheden zullen drie horizontale eenheden worden gevoegd :

- Financiën, Thesaurie en Reporting;
- Human Resources, waarin onder meer personeelsbeleid, sociale relaties, personeelsadministratie en veiligheid opgaan;

tion demandera l'avis du comité d'audit à propos de ces comptes.

Actuellement, pour aider le conseil d'administration à se forger un jugement sur les décisions qui ont été prises par les gestionnaires, il existe un service d'audit interne qui est placé sous la seule responsabilité hiérarchique de l'administrateur-délégué. Il ne dispose donc pas de l'indépendance suffisante pour mettre en question les décisions prises par les administrateurs directeurs et par l'administrateur délégué lui-même, comme l'a souligné la Cour des comptes.

Le comité stratégique :

Ce comité regroupera le conseil d'administration et six représentants des organisations représentatives des travailleurs affiliées à une organisation interprofessionnelle siégeant au Conseil national du travail (la FGTB, la CSC et la CGSLB). L'attribution des sièges se fera en fonction de leur représentation respective au sein de la SNCB. Chacune de ces trois organisations disposera d'un siège minimum.

Son rôle sera de rendre des avis au conseil d'administration sur le plan pluriannuel d'investissements et le contrat de gestion et sur toutes les mesures susceptibles d'influencer l'emploi à moyen et à long terme. En cas de désaccord, le conseil d'administration devra adapter son projet. Si le désaccord persiste, le conseil d'administration ne pourra s'écarter de l'avis du comité qu'à la condition qu'il motive son refus.

Par ailleurs, il sera créé un comité d'orientation (comprenant les membres du conseil d'administration et 6 membres représentant les sociétés de transport régionales). Il sera chargé de rendre des avis sur toutes les mesures susceptibles d'influencer la coopération avec les sociétés régionales de transport. Ce comité examinera plus spécifiquement les conséquences que le plan d'investissements aura sur la mobilité et les connexions avec les modes de transport locaux.

Enfin, le gouvernement a exprimé le souhait que l'entreprise se réorganise en un nombre de restreint d'unités. Le gouvernement suggère qu'il y en ait 6, correspondant aux grands secteurs d'activités sur lesquels elle opère, au lieu des 22 unités existantes, et cela dans le cadre de l'unicité qui demeure maintenue. À ces 6 unités viendraient s'ajouter trois directions horizontales :

- les Finances, la Trésorerie et le Reporting;
- les Ressources humaines qui englobent entre autres la politique en matière de personnel, les relations sociales, l'administration du personnel et la sécurité;

— Technologie en research inzake mobiliteit en integrale kwaliteit, met inbegrip van strategische ontwikkeling, telecommunicatie en informatica.

De regering heeft altijd gewenst deze structuur niet in de wet op te nemen, maar in de memorie van toelichting, om de beheersorganen te laten beslissen over de beste organisatie die zij moeten aannemen, overeenkomstig de vooruitzichten voor de ontwikkeling die zij zelf zullen moeten vaststellen. Uit bezorgdheid om de goede relatie overheid-NMBS, heeft de regering op die manier vastgehouden aan haar gedragslijn wat betreft de principes van corporate governance, door een aanwijzing te geven van haar verwachtingen terzake, oog te hebben voor de goede relatie overheid-NMBS en het bevorderen van samenvallen van de doelstellingen van de overheid en het bedrijf.

Deze reorganisatie volgens activiteits- en beheerssectoren zou het volgens de regering mogelijk maken de grote uitdagingen van het bedrijf beter te bepalen.

b) Uitoefening van de controle van het beheer en de beslissingen

Het Rekenhof betreurt ook de wijze waarop de vergaderingen van de raad van bestuur worden georganiseerd: de overhandiging van voorafgaandelijke verslagen gebeurt soms tijdens de zitting zelf, een veel te omvangrijke hoeveelheid werk die het niet mogelijk maakt zich toe te spitsen op de essentiële opdrachten, maar de bestuurders, noch de regeringscommissaris ook niet in staat stelt een conforme en geschikte controle uit te voeren.

Het Rekenhof is immers van mening dat «de bevoegdheden die de wet toekent aan de commissaris en de manier waarop hun uitoefening wordt georganiseerd (inzonderheid de delegaties, de massa te laat overhandigde documenten, ...) kunnen leiden tot een beperking van hun reële draagwijdte».

De nieuwe wet zal de controle op de beslissingen van de bedrijfsorganen door de toezienende minister via de regeringscommissaris doeltreffender maken. Tot slot zal ook het Parlement betere informatie en controle krijgen door de verbetering van zijn controle-middelen.

Om te oordelen over de naleving van de regels op de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst voorziet de wet van 21 maart 1991 thans wel degelijk in een toezichtsregeling via de regeringscommissaris. Deze laatste kan een beslissing van het bedrijf opschorten als ze strijdig zou zijn met de wet, het organieke statuut of het beheerscontract en ze ter beoordeling aan de bevoegde minister voorleggen. Hij beschikt evenwel slechts over 4 kalenderdagen om dit te doen. In de toekomst zal deze termijn worden verlengd tot 4 werkdagen.

— Technologie et recherche en matière de mobilité et de qualité intégrale, y compris le développement stratégique, les télécommunications et l'informatique.

Le gouvernement a toujours eu la volonté de ne pas inscrire cette structure dans la loi mais bien dans l'exposé des motifs afin de laisser les organes de gestion décider de la meilleure à adopter selon eux, en fonction des perspectives de développement qu'ils devront définir eux-mêmes. Le gouvernement a de la sorte maintenu sa ligne de conduite par rapport aux principes de bonne gouvernance d'entreprise, tout en donnant une indication de ses attentes en la matière, dans un souci de bonne relation État-entreprise et de convergence des objectifs entre l'État et l'entreprise.

Cette réorganisation par secteurs d'activités et de gestion permettrait, selon le gouvernement, de mieux appréhender chacun des grands enjeux de l'entreprise.

b) Exercice du contrôle de gestion et des décisions

La Cour des comptes regrette également la manière dont sont organisées les réunions du conseil d'administration: communication des rapports préalables parfois en séance, volume beaucoup trop important qui ne permet pas de se centrer sur ses missions essentielles mais ne permet pas non plus un contrôle conforme et opportun tant des administrateurs que du commissaire de gouvernement.

En effet, elle considère que «les pouvoirs attribués par la loi au commissaire et la manière dont leur exercice est organisé (notamment les délégations, la masse de documents remis trop tard, ...) peuvent aboutir à en limiter la portée réelle».

La nouvelle loi rendra plus effectif le contrôle du ministre de tutelle via l'intervention du commissaire de gouvernement sur les décisions posées par les organes de l'entreprise. Finalement, par la biais de l'amélioration de son dispositif de contrôle, le Parlement verra lui aussi la qualité de son information et de son contrôle renforcée.

Actuellement, pour juger du respect des règles régissant l'exercice des missions de service public, la loi du 21 mars 1991 prévoit bien un mécanisme de tutelle via l'intervention du commissaire de gouvernement. Celui-ci peut suspendre une décision de l'entreprise qui serait contraire à la loi, au statut organique ou au contrat de gestion et la soumettre à l'appréciation du ministre compétent. Mais il ne dispose que d'un délai de 4 jours calendriers pour ce faire. À l'avenir, ce délai sera porté à 4 jours ouvrables.

Voor de handelingen die worden verricht op grond van delegaties zal deze delegatie duidelijk moeten worden geïdentificeerd en op regelmatige tijdstippen worden herzien.

De uiteindelijke controle die het Parlement zal kunnen verrichten, zal dus ook doeltreffender worden gemaakt.

c) Naleving van de door de regering bepaalde doelstellingen inzake mobiliteit: de investeringskeuzes van de NMBS

Het Hof benadrukt het volgende «tot en met het tienjareninvesteringsplan 1996-2005 werd er geen evaluatie *a priori* uitgevoerd aangaande de vraag of elke investering bijdraagt tot de goede uitvoering van de opdrachten van openbare dienst».

Het voorontwerp van wet brengt een proces op gang voor het aannemen van het investeringsplan en van het beheerscontract. Het investeringsplan zal worden ontworpen overeenkomstig de vooraf door de regering bepaalde doelstellingen inzake mobiliteit waarmee rekening zal moeten worden gehouden in het bedrijfsplan dat de maatschappij zal moeten opstellen. Vervolgens zal het dienen als basis voor de besprekingen over het beheerscontract.

Overigens wordt gevraagd aan de NMBS om een specifieke boeking van de in het meerjarenplan voorziene investeringen op te stellen en het met het toezicht belaste orgaan ervan op de hoogte te stellen. Dit beantwoordt ook aan een kritiek van het Rekenhof over het feit dat de overheid niet in de mogelijkheid verkeert de voortgang van de investeringen die ze financiert en hun reële kostprijs te volgen.

4. Boekhoudkundige transparantie en naleving van de Europese reglementering

Het Rekenhof benadrukt het volgende: «De Europese richtlijnen beogen voornamelijk de organisatie van billijke concurrentie tussen de vervoermaatschappijen zowel als tussen de vervoermiddelen.»

De richtlijn 2001/12, tot wijziging van richtlijn 91/440, die de boekhoudkundige transparantie beoogt voor elk van de activiteitssectoren, zal van toepassing worden in 2003. Er moest dus gezorgd worden voor alle nodige transparantie inzake de opvolging van de geldstromen binnen de NMBS en vanaf nu overgegaan worden tot de omzetting van deze maatregelen, zodat de NMBS meteen kan beginnen haar boekhouding hiermee in overeenstemming te brengen.

Hierover gaan artikelen 5 en 6 van het wetsontwerp, die met name een einde maken aan het systeem van een enkele thesaurie voor alle activiteitssectoren samen. Ze leggen immers onder meer op een algemene boekhouding te voeren en dus ook een thesaurierekening per activiteitssector.

D'autre part, les actes posés sur base de délégations devront clairement identifier cette délégation et elle devra être revue périodiquement.

Le contrôle final qui pourra être opéré par le Parlement sera donc lui aussi rendu plus opérant.

c) Respect des objectifs de mobilité fixés par le gouvernement: les choix d'investissements de la SNCB:

La Cour met en exergue le fait que «jusque et y compris le plan décennal 1996-2005, il «n'existait pas d'évaluation *a priori* de l'adéquation de la relation entre chaque investissement et la bonne exécution des missions de service public».

L'avant-projet de loi initie un processus d'adoption du plan d'investissements et du contrat de gestion. Le plan d'investissements sera conçu conformément aux objectifs de mobilité définis préalablement par le gouvernement et il devra en être tenu compte dans le plan d'entreprise que la société devra confectionner. Il servira ensuite de base à la négociation du contrat de gestion.

Par ailleurs, il est demandé à la SNCB d'établir une comptabilisation spécifique des investissements prévus dans le plan pluriannuel et d'en informer l'organe de tutelle. Ceci répond aussi à la critique de la Cour des comptes à l'égard du manque de suivi possible par l'État de l'état d'avancement des investissements qu'il finance et de leur coût réel.

4. Latransparencecomptableetlerespectdelaréglémentation européenne

La Cour des comptes a souligné que: «les directives européennes visent essentiellement l'organisation d'une concurrence équitable tant entre sociétés de transport qu'entre modes de transport».

La directive 2001/12, modifiant la directive 91/440, qui vise la transparence comptable pour chacun des secteurs d'activité, sera d'application en 2003. Il convenait donc d'apporter toute la transparence requise en matière de suivi des flux financiers au sein de la SNCB et de procéder dès maintenant à la transposition de ces mesures afin que la SNCB puisse dès à présent s'organiser pour rendre sa comptabilité conforme à celles-ci.

Cela a fait l'objet des articles 5 et 6 du projet de loi qui mettent notamment fin au système de trésorerie unique pour l'ensemble des secteurs d'activité. Ils imposent en effet notamment la tenue d'une comptabilité générale, et donc d'un compte de trésorerie, par secteur d'activités.

Deze maatregel zal een algehele identificatie van de geldstromen rechtstreeks mogelijk maken in de algemene boekhouding en niet langer door middel van verdeelsleutels in de tabellen van middelen en bestedingen.

II. ALGEMENE BESPREKING

De heer Istasse meent dat dit wetsontwerp en het wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2002 van de NMBS een ambitieuze doelstelling vervullen: een overheidsbedrijf de mogelijkheid bieden om doelmatig om te gaan met mobiliteit en om de dienstverlening aan de reizigers te verbeteren en te moderniseren. De NMBS is een absoluut noodzakelijke schakel van het mobiliteitsbeleid. Bovendien is zij ook maatschappelijk van groot belang, aangezien zij meer dan 40 000 werknemers telt. Er moeten dus toekomstprojecten bestaan voor de NMBS. Het allerbelangrijkste is dat er een industrieel project bestaat voor de NMBS.

De ontwerpen van de regering beantwoorden de wezenlijke vraag naar een investeringsplan op lange termijn. Met een recordbedrag van 17,05 miljard EUR kan een industrieel project worden gefinancierd. In een volgende fase zal dit project nader gedefinieerd moeten worden.

De heer Istasse is tevreden dat dit financieringsplan de verdeelsleutel voor de investeringen van 60/40 tussen Vlaanderen en Wallonië grotendeels behoudt, zonder te verwijzen naar de gewestelijke overheden. Ook het feit dat de NMBS federaal blijft en haar eenheid kan bewaren vindt hij positief. De feiten moeten dit voornemen wel nog bevestigen, maar hij acht het belangrijk dat dit nu al wordt aangekondigd.

Er blijft echter een pijnpunt, namelijk het feit dat aan Vlaamse zijde op gewestelijk niveau bevoegdheden met betrekking tot de NMBS worden opgeëist. Zolang België een federale Staat is, moet een belangrijk overheidsbedrijf als de NMBS volledig federaal blijven.

De heer Istasse voegt eraan toe dat de herziening en vereenvoudiging van de interne structuren van de NMBS in de hier besproken hervorming een uitgemakte zaak zijn. Het wetsontwerp bevestigt deze wil om interne structuren van de NMBS te herzien en te vereenvoudigen. Nu moet worden bekeken hoe dit in de praktijk kan verlopen.

De nieuwe rol van de directeurs duidt op een positieve ontwikkeling, aangezien op die manier de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur en van het management duidelijk worden bepaald. De scheiding tussen de taak van de raad van bestuur en die van het

Cette mesure permettra une parfaite identification des flux financiers directement en comptabilité générale et non plus par l'intermédiaire de clés de répartition dans des tableaux de ressources et emplois.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Istasse estime que le projet de loi en discussion et le projet de loi portant assentiment de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB répondent à un objectif ambitieux: permettre à une entreprise publique de faire face au défi de la mobilité et améliorer et moderniser le service offert aux voyageurs. La SNCB est en effet un dispositif tout à fait essentiel à toute politique de mobilité. La SNCB a également une grande importance sociale, puisqu'elle occupe plus de 40 000 travailleurs. Il est donc fondamental qu'il existe des projets d'avenir pour la SNCB. Le plus important est qu'il y ait un projet industriel pour la SNCB.

Les projets gouvernementaux répondent à la question essentielle d'un plan d'investissements à long terme. Son montant record, fixé à 17,05 milliards d'EUR, permettra le financement d'un projet industriel. Ce projet devra encore être mieux défini, ce qui sera certainement l'étape suivante.

M. Istasse se dit satisfait que dans ce plan d'investissements, la clé de répartition pour les investissements 60/40 entre la Wallonie et la Flandre soit globalement maintenue, sans faire référence aux pouvoirs régionaux. Il se réjouit également du fait que la SNCB demeure fédérale et du maintien de son unicité. Cette intention devra se vérifier dans les faits. L'annoncer d'emblée lui paraît néanmoins important.

Un élément perturbant demeure: le fait que, du côté flamand, il y ait des revendications régionales sur la compétence relative à la SNCB. Tant que la Belgique restera fédérale, une entreprise publique aussi importante que la SNCB doit demeurer effectivement fédérale.

M. Istasse ajoute que la révision et la simplification des structures internes de la SNCB sont un acquis de la réforme en discussion. Le projet de loi exprime cette volonté de revoir et de simplifier les structures internes de la SNCB. Il s'agira de voir comment celle-ci sera mise en œuvre.

Le nouveau rôle des directeurs témoigne d'une évolution positive parce qu'il clarifie précisément les responsabilités du conseil d'administration et du management. La séparation entre la fonction du conseil d'administration et la fonction du manage-

management is een erg interessant aspect van dit wetsontwerp. Bovendien moeten de wedden en het cumuleren van mandaten door bestuurders transparanter worden. De dubbele handtekening is een belangrijke garantie voor de Franstaligen.

De heer Istasse looft het feit dat de gewesten, ook al is er geen sprake van regionalisering, zich er via een samenwerkingsakkoord toe verbinden de bouwvergunningen af te geven die nodig zijn om de geplande investeringen uit te voeren. Dit samenwerkingsakkoord maakt ook deel uit van de plicht tot federale loyaliteit van de gewesten aan de federale Staat.

Het verheugt de heer Istasse eveneens dat de minister investeringen in veiligheid laat voorgaan. Het is uiterst zinvol dat de federale overheid nogmaals wijst op de absolute voorrang die moet worden gegeven aan dit soort investeringen.

Ten slotte benadrukt de heer Istasse dat hij de wetsvoorstellen zal goedkeuren om de positieve aspecten die zij bevatten.

Hij heeft evenwel een aantal kritische opmerkingen.

Met betrekking tot het wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS, drukt de heer Istasse zijn vrees uit over de schuldenlast van de NMBS.

Hij vindt de cijfers van de NMBS angstaanjagend: de schuld van de NMBS, die 2,73 miljard EUR bedroeg in 2000, zal in 2001 gestegen zijn tot 3,47 miljard EUR en zal in 2002 15 miljard EUR bedragen. Het gedeelte van het financiële investeringsplan dat de NMBS zelf draagt, zal maar klein zijn. Hoe is de schuld van de NMBS zo hoog kunnen oplopen?

De heer Istasse heeft vragen bij het verloop van de werkzaamheden: het Waalse Parlement heeft het samenwerkingsakkoord goedgekeurd en bij het Parlement van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest loopt de procedure. Blijft de vraag of het Vlaamse Parlement het ontwerp van samenwerkingsakkoord al in overweging heeft genomen. De heer Istasse sluit inderdaad uit dat de Senaat zich in de plenaire vergadering uitspreekt over het ontwerp van samenwerkingsakkoord voordat het zeker is dat de drie gewestelijke Parlementen het hebben goedgekeurd.

De heer Istasse heeft ook vragen bij de investeringsplannen en bij de voordelen voor Wallonië, met name dan de lijn Brussel-Namen. Zijn de huidige projecten verenigbaar met de verlenging van de interessante lijnen van het Waalse Gewest, en dan vooral:

1° met de internationale verlenging naar het Groothertogdom Luxemburg (noord-zuid), en

ment est un élément très intéressant du projet de loi. En plus, il faudra une transparence des rémunérations et du cumul de mandats des administrateurs. La double signature est une garantie importante pour les francophones.

M. Istasse se réjouit du fait que les régions, bien qu'il n'y ait pas de régionalisation, s'obligent, par un accord de coopération, à délivrer les permis de bâtir qui permettront la mise en œuvre des investissements prévus. Cet accord de coopération relève également de l'obligation de loyauté fédérale des régions à l'égard de l'État fédéral.

M. Istasse se réjouit de la priorité, également donnée par la ministre, aux investissements de sécurité. Il est extrêmement utile que le pouvoir fédéral rappelle la priorité absolue à donner aux investissements de sécurité.

En conclusion, M. Istasse tient à souligner que les éléments positifs présents dans les projets de loi en discussion le mèneront à voter en leur faveur.

Il tient toutefois à exprimer certaines critiques.

En ce qui concerne le projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, M. Istasse exprime des craintes relativement à l'endettement de la SNCB.

Les chiffres de la SNCB lui font peur: la dette de la SNCB passerait de 2,73 milliards d'EUR en 2000, à 3,47 milliards d'EUR en 2001 et 15 milliards d'EUR en 2012, alors que la part du plan financier d'investissement supportée par de la SNCB sera relativement restreinte. Comment la dette de la SNCB pourrait-elle tant s'accroître?

M. Istasse s'interroge sur le suivi des travaux: le Parlement wallon a adopté l'accord de coopération; pour le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, la procédure en est cours, mais la question est de savoir si le Parlement flamand a déjà pris en considération le projet d'accord de coopération. M. Istasse exclut en effet que le Sénat se prononce en séance plénière sur le projet d'accord de coopération avant d'avoir reçu la certitude que les trois Parlements régionaux l'ont adopté.

M. Istasse s'interroge encore à propos des plans d'investissement et ce qui est prévu en faveur de la Région wallonne et notamment de la ligne Bruxelles-Namur. Les projets actuels sont-ils compatibles avec les prolongements de lignes intéressant la Région wallonne, et notamment:

1° le prolongement international vers le Grand-Duché de Luxembourg (Nord-Sud), et

2° met de ontwikkeling van een Waalse as (oost-west), die volgens hem nog belangrijker is voor de Walen?

Met betrekking tot het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven stelt de heer Istasse vragen bij de procedure voor de aanwijzing van de vakbondsafgevaardigden binnen het Strategisch Comité.

Het aantal vakbondsafgevaardigden binnen dit comité is bekend. Maar hoe zullen de afgevaardigden worden voorgesteld en aangewezen, op welke grond en volgens welke criteria zullen de zetels verdeeld worden tussen de verschillende vakbonden? Uiteraard moeten de vakbonden het meeste te zeggen hebben over de aanwijzing van hun vertegenwoordigers. Wellicht moet dit principe worden opgenomen in de tekst.

De wil om de vertegenwoordiging van het personeel door de vakbond democratischer en doorzichtiger te maken, is in tegenspraak met het reserveren van een zetel voor een vakbond. De aanwezigheid van de liberale vakbond vormt een probleem aangezien er vragen gesteld kunnen worden bij de representativiteit van deze vakbond.

Het zou wellicht eenvoudiger geweest zijn om de twee vakbondsafvaardigingen binnen de raad van bestuur te behouden. Het feit dat dit niet gebeurd is, is een politieke fout die een smet kan werpen op toekomstige wetsontwerpen. De vakbonden waren al 75 jaar vertegenwoordigd in de raad van bestuur en speelden er een positieve en gunstige rol. Spreker betreurt het ten eerste dat er binnen de regering geen akkoord is bereikt om de vakbondsafvaardiging binnen de raad van beheer te behouden. Deze aanwezigheid was trouwens geenszins een schande, aangezien dat in veel andere Europese Staten ook gebeurt.

De heer Istasse streeft ook de doelstelling na om het gebruik van de spoorwegen aanzienlijk te doen stijgen, maar vraagt zich af hoe het vooropgestelde doel van een verhoging met 50 % kan worden bereikt. In het derde beheerscontract moeten nu al de nodige financiële middelen worden opgenomen.

Een van de conclusies met betrekking tot een aantal overheidsbedrijven, waaronder de NMBS, is dat er veel te veel grote dochterondernemingen zijn. Dit is niet altijd de schuld van de beheerders. Als zij risico's nemen die goede resultaten opleveren, worden zij gefeliciteerd, maar als het op een mislukking uitdraait, krijgen zij de volle laag.

Spreker betreurt het dat de parlementen en regeringen sedert de inwerkingtreding van de wet van 21 maart 1991 de neiging hebben de strategieën van de autonome overheidsbedrijven niet meer te controleren. ABX is een belangrijke strategische ontwikkeling van de NMBS en spreker is verheugd over de goede

2° le développement de la dorsale wallonne (Est-Ouest), qui lui paraît encore plus importante pour les Wallons?

En ce qui concerne le projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, M. Istasse s'interroge sur la procédure de désignation des représentants syndicaux au sein du Comité stratégique.

Le nombre de représentants syndicaux au sein de ce comité est connu. Mais comment les représentants syndicaux seront-ils présentés et désignés, sur quelle base et selon quels critères les sièges seront-ils répartis entre les différentes organisations syndicales? Il va de soi qu'il appartient aux syndicats de faire les recommandations principales de leurs représentants. Le principe devrait peut-être être inscrit dans le texte.

Il y a contradiction entre une volonté d'éclairage démocratique de la représentation syndicale du personnel et la réservation d'office d'un siège à un syndicat. La présence du syndicat libéral pose problème, dans la mesure où on s'interroge sur la représentativité de ce syndicat.

Il aurait été sans doute plus simple de maintenir les deux représentants syndicaux au sein du conseil d'administration. C'est une faute politique de ne pas l'avoir fait, une erreur qui risque d'entacher les projets de loi à l'avenir. Les syndicats étaient présents au sein du conseil d'administration depuis 75 ans et leur rôle y a été positif et bénéfique. L'intervenant regrette vivement qu'il n'y ait pas eu d'accord au sein du gouvernement pour maintenir la présence syndicale au sein du conseil d'administration. Cette présence n'était d'ailleurs pas aberrante, puisqu'elle existe dans de nombreux États européens.

M. Istasse partage l'objectif d'augmenter de façon très sensible l'usage des chemins de fer, mais il se pose la question de savoir comment l'objectif fixé d'une augmentation de 50% peut être atteint. Il faut dès maintenant prévoir des financements dans le troisième contrat de gestion.

Une des conclusions qui s'imposent à propos de plusieurs entreprises publiques, dont la SNCB, est le foisonnement de filiales importantes. Il ne faut pas toujours en tenir rigueur aux gestionnaires. Lorsqu'ils prennent des risques et que les risques tournent bien, on les applaudit, mais quand les risques tournent mal, on les conspue.

L'intervenant regrette que, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 21 mars 1991, les Parlements et les gouvernements ont eu tendance à ne plus contrôler les stratégies des entreprises publiques autonomes. ABX est bien un développement stratégique important de la SNCB et l'intervenant se réjouit des résultats favo-

resultaten van ABX. De minister van Mobiliteit en Vervoer wil terecht een meer verregaande controle van de regering op de strategische ontwikkelingen van de autonome overheidsbedrijven. Ook het Parlement zou een dergelijke controle moeten uitvoeren.

ABX biedt immers een belangrijke groei­mogelijkheid voor de NMBS, maar vormt tegelijk een voortdurende bedreiging, mocht er zich een structurele of conjuncturele verandering voordoen. Het is niet denkbeeldig dat ABX de NMBS op een dag in de afgrond duwt en op die manier de openbare dienstverlening ondermijnt, die toch de grondslag is van een overheidsbedrijf. Bij de onderhandeling over het derde beheerscontract moet het Parlement dus meer controle uitoefenen.

Het Parlement heeft een taak te vervullen en kan ten behoeve van de regering een debat voeren over de strategische krachtlijnen van de NMBS, voornamelijk met betrekking tot de openbare dienstverlening die de maatschappij voorstaat. Dit debat moet ook gaan over de controle op de uitvoering van het investeringsplan van 17,05 miljard EUR voor de spoorwegen in de volgende twaalf jaar. Het Parlement moet de ontwikkeling van de verhoopte verhoging van het marktaandeel van de spoorwegen controleren, aangezien het mobiliteitsprobleem enkel op die manier kan worden opgelost.

De heer Istasse staat achter het doel van de NMBS om haar enigheid te bewaren: de economische en sociale enigheid van het concept en van het geheel waar het overheidsbedrijf NMBS voor staat.

De rol van de Staat als aandeelhouder moet worden verduidelijkt en de Staat moet voortaan beter uitdrukken wat hij verwacht van autonome overheidsbedrijven. Dit impliceert dat de Staat niet langer deze bedrijven de bevoegdheid mag verlenen om zelf te beslissen over hun eigen strategie.

De heer Istasse benadrukt het belang van de kwaliteit van de dienstverlening van autonome overheidsbedrijven. De dienstverlening door deze bedrijven moet beter worden omschreven en gecontroleerd.

Hij vermeldt voorts het wetsvoorstel van de heer Monfils tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, met het oog op een betere transparantie en controle (stuk Senaat, nr. 2-974/1) dat de NMBS aanbelangt. Dit voorstel sluit aan bij wat meerdere senatoren wensen voor de NMBS.

Volgens de heer Hordies, is het essentieel dat de NMBS en de besproken wetsontwerpen opnieuw in de algemene context van de mobiliteit worden geplaatst.

Hij verwijst naar de recentste cijfers over verkeers­veiligheid: in Europa sterven er jaarlijks 42 000 mensen in het verkeer, van wie 1 500 in België. Deze

rables d'ABX. La ministre de la Mobilité et des Transports a raison de vouloir aller plus loin dans le contrôle gouvernemental des développements stratégiques des entreprises publiques autonomes. Le Parlement devrait également effectuer un tel contrôle.

En effet, ABX est à la fois un potentiel de développement très important de la SNCB et une menace permanente pour son existence, si un élément conjoncturel ou structurel se modifiait. Il est toutefois possible qu'un jour ABX pousse la SNCB vers le fond et compromette ainsi le service public qui est le fondement même de l'entreprise publique. Il faut donc un contrôle accru du Parlement lors de la négociation du troisième contrat de gestion.

Le Parlement a un rôle à jouer et il pourrait engager en son sein, à l'usage du gouvernement, un débat sur les lignes de force stratégiques de la SNCB, notamment et surtout dans le développement du service public qu'elle représente. Ce débat devrait aller jusqu'au contrôle de la mise en œuvre du plan d'investissements d'un montant de 17,05 milliards d'EUR prévu pour les chemins de fer dans les douze prochaines années. Le Parlement doit contrôler l'évolution de l'augmentation espérée des parts de marché du chemin de fer, car les problèmes de mobilité ne pourront être résolus que par ce biais.

M. Istasse dit partager l'objectif d'unicité de la SNCB: l'unicité économique et sociale du concept et de l'ensemble de ce que représente l'entreprise publique SNCB.

Le rôle de l'État en tant qu'actionnaire public, doit être clarifié et exprimer davantage et mieux ce qu'il requiert des entreprises publiques autonomes, ce qui implique de cesser de déléguer à ces entreprises la responsabilité de prendre des décisions relatives à leurs propres stratégies.

Il souligne l'importance de la qualité des services publics prestés par les entreprises publiques autonomes. Il faut mieux préciser et contrôler les services publics prestés par ces entreprises.

M. Istasse mentionne l'existence de la proposition de loi de M. Philippe Monfils modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, en vue d'assurer plus de transparence et de contrôle (doc. Sénat, n° 2-974/1) et qui concerne la SNCB. Cette proposition va dans le sens souhaité par plusieurs sénateurs relativement à la SNCB.

Pour M. Hordies, il est fondamental de remettre la SNCB et les projets de loi en discussion dans le contexte général de la mobilité.

Il cite les derniers chiffres de la sécurité routière: en Europe, 42 000 personnes, dont 1 500 en Belgique, meurent chaque année sur les routes. Cette situation

zorgwekkende toestand, de milieuproblematiek en de kwaliteit van de dienstverlening moeten de ontwikkeling van de spoorwegen aanmoedigen.

Iedereen is het erover eens dat we, als we op dezelfde weg voortgaan, onvermijdelijk tot een absolute overbelasting komen die schadelijk is voor de veiligheid, de gezondheid en de economie. Het roer moet dus worden omgegooid. Er is jarenlang te weinig geïnvesteerd in de spoorwegen, zowel in België als in heel Europa, terwijl er steeds meer geïnvesteerd werd in het wegennet. Deze wetsontwerpen zijn een eerste teken van de ommekeer: zij maken grote investeringen in de spoorwegen mogelijk.

De heer Hordies wijst tevens op het belang van het goederenvervoer naast het personenvervoer. Hij stelt vast dat bij een derde van de dodelijke ongelukken op de weg vrachtwagens betrokken zijn en dat een derde van die vrachtwagens op de een of andere manier de wet overtreedt.

In Europa verloopt slechts 8% van het goederenvervoer per spoor, terwijl dat in de Verenigde Staten ongeveer 40% is. In dit domein zijn nieuwe investeringen nodig. De NMBS moet zich opnieuw toespitsen op vrachtvervoer, ook al neemt het transport van containers en het gebruik van volledige wagons toe.

Uit statistieken van de NMBS blijkt:

- dat het nationaal verkeer van reizigers in 1999 gestegen is met 3,5% en in 2000 met 4,7%;
- dat het internationaal verkeer van reizigers in 2000 gestegen is met 9% ten opzichte van 1999;
- dat het vervoer van goederen in 2000 met bijna 4% gestegen is voor volledige wagons en met meer dan 6% voor het gecombineerd weg-spoorvervoer.

Dit zijn bemoedigende vaststellingen.

De heer Hordies is verheugd over de hervorming die deze wetsvoorstellen inhouden, zowel op het niveau van het beheer van de NMBS als wat betreft de investeringen.

Wat betreft het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, meent de heer Hordies dat het recente voorbeeld van Sabena aantoont dat de regering er goed aan gedaan heeft na te denken over de werking van de NMBS. Het voorliggende wetsontwerp wijzigt grondig de werking van de maatschappij en waarborgt de transparantie van alle eenheden ervan, zowel op boekhoudkundig vlak als op het vlak van de boekhoudkundige transfers.

Het probleem van de schuldenlast van de NMBS moet wel een aandachtspunt blijven.

préoccupante, de même que la problématique environnementale et les questions de qualité de service, doivent encourager le développement du chemin de fer.

Tout le monde s'accorde à dire que si l'on continue dans la voie routière actuelle, on arrivera à une congestion totale dommageable à la sécurité, à la santé et à l'économie. Il faut donc inverser la vapeur. Depuis des années, on a assisté à un manque d'investissements dans les chemins de fer en Europe et en Belgique, face à des investissements croissants au niveau routier. Les projets de loi en discussion sont le premier signe d'un inversement de cette tendance: ils permettent des investissements majeurs dans le chemin de fer.

En plus du transport des voyageurs, M. Hordies souligne l'importance du transport des marchandises. Il observe, en ce qui concerne le transport routier des marchandises, qu'un tiers des accidents mortels impliquent des camions et qu'à peu près un tiers de ceux-ci sont en infraction d'une manière ou d'une autre.

En Europe, 8% du fret seulement passe par le chemin de fer tandis qu'aux États-Unis, environ 40% des marchandises sont transportées par le rail. De nouveaux investissements devraient être consentis dans ce domaine. La SNCB devrait également se remobiliser pour le transport des marchandises, même si le transport de conteneurs et l'utilisation des wagons complets s'accroissent.

D'après les statistiques de la SNCB:

- le trafic national de voyageurs a augmenté de 3,5% en 1999 et de 4,7% en 2000;
- le trafic international de voyageurs a augmenté de 9% en 2000 par rapport à 1999;
- le trafic de marchandises a augmenté de près de 4% en 2000 pour les wagons complets et de plus de 6% pour le trafic intermodal rail-route.

Cette situation est encourageante.

M. Hordies se réjouit de l'aspect global de la réforme initiée par les projets de loi en discussion, tant au niveau de la gestion de la SNCB qu'au niveau des investissements.

En ce qui concerne le projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, M. Hordies est d'avis que l'exemple récent de Sabena indique que le gouvernement a eu raison de réfléchir sur le fonctionnement de la SNCB. Le projet de loi en discussion assure une refonte fondamentale du fonctionnement de la société et une transparence de toutes ses unités, tant au niveau comptable qu'au niveau des transferts comptables.

Il faut rester attentif au problème de l'endettement de la SNCB.

De heer Hordies wil duidelijke informatie omtrent verschillende verrichtingen van de maatschappij. Wanneer de regering haar een aantal bijkomende taken van openbare dienst vraagt, eist de NMBS meteen bijkomende financiële middelen, maar als haar vragen gesteld worden over dossiers als ABX, verschuift de NMBS zich achter haar statuut van autonoom overheidsbedrijf. Met ABX beconcurrerde de NMBS de spoorwegen.

De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, gewijzigd door het voorliggende wetsontwerp, moet klaarheid brengen in deze toestanden.

Wat betreft het voornemen om de structuren van de NMBS te rationaliseren, verklaart de heer Hordies dat hij in de plenaire vergadering gewag heeft gemaakt van getuigenissen van spoorlui betreffende interne communicatieproblemen in het bedrijf door de verdeling in 22 bedrijfsafdelingen. Hij haalt ook de wervingsproblemen aan bij het bedrijf, meer bepaald het tekort aan goederentreinbestuurders, die een negatieve weerslag hebben op de veiligheid en op de rationele en economische aspecten van de maatschappij.

De nieuwe structuur van de NMBS, met zes bedrijfsafdelingen en vooral een horizontale structuur voor human resources, is doeltreffender. Bovendien is het streven naar pariteit tussen mannen en vrouwen in de raad van bestuur een zeer belangrijk aspect.

De oprichting van het Oriënteringscomité waarin gewestelijke ministers vertegenwoordigd zijn, is een goede zaak. Het sluit aan bij de wet van 8 augustus 1980 betreffende de staatshervorming, die aandringt op een gecoördineerd beleid van de federale Staat en de gewesten op het vlak van het personenvervoer. Door deze structuur komt de gebruiker centraal te staan in de besluitvorming.

De heer Hordies is verheugd over de toevoeging van het grensoverschrijdend vervoer aan de taken van openbare dienst van de NMBS.

Hij is ook verheugd over het behoud van de eenheid van de NMBS, zoals bepaald in artikel 1 van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, Waalse en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarige investeringsplan van de NMBS voor 2001-2012. Het waarborgt een goed beheer en de veiligheid in een dicht bevolkt land als België, al belet deze eenheid natuurlijk niet dat de rekeningen verklaard en gescheiden worden per bedrijfssector.

Wat betreft het wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse

M. Hordies souhaite recevoir des éléments de totale clarté sur différentes opérations effectuées par la société. Lorsque le gouvernement demande d'effectuer certaines missions de service public complémentaires, la SNCB réclame d'emblée un financement correspondant, tandis que lorsque des questions lui sont posées à propos de dossiers tels que celui d'ABX, la SNCB tergiverse en se prévalant de son statut d'entreprise publique autonome. Dans l'affaire d'ABX, la SNCB a fait de la concurrence au chemin de fer.

La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, telle que modifiée par le projet de loi en discussion, devrait permettre de clarifier ces situations.

À propos de l'intention de rationaliser les structures de la SNCB, M. Hordies affirme être intervenu en séance plénière pour évoquer des témoignages de cheminots lui ayant fait part de problèmes de communication interne dans l'entreprise, créés par une division en 22 unités d'activité. Il évoque également des problèmes de recrutement dans l'entreprise et notamment une insuffisance de recrutements de conducteurs de trains de marchandises, qui affectent tant la sécurité que les aspects rationnel et économique de la société.

La nouvelle structure de la SNCB comprenant six unités d'activité et surtout une direction horizontale en ressources humaines, sera davantage performante. De plus, le fait d'aller vers une parité entre les hommes et les femmes au sein du conseil d'administration est un élément très important.

La mise en place du Comité d'orientation, qui comprendra des ministres régionaux est un élément positif. Il est ainsi fait écho à la loi du 8 août 1980 sur les réformes institutionnelles, qui insiste sur la nécessité pour l'État fédéral et les régions de mener une politique concertée en matière de transport des personnes. Cette structure permettra de mettre l'utilisateur au centre des décisions.

M. Hordies se réjouit de l'adjonction du transport transfrontalier aux missions de service public de la SNCB.

L'intervenant se réjouit également du maintien de l'unicité de la SNCB exprimé à l'article 1^{er} de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB. Il s'agit d'un gage de bonne gestion et de sécurité dans un pays aussi dense que la Belgique, même si cette unicité n'empêche évidemment pas la clarification et la séparation des comptes par secteur d'activité.

En ce qui concerne le projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et

en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS, meent de heer Hordies dat het samenwerkingsakkoord ten volle verantwoord is, vooral op het stuk van de ruimtelijke ordening en de bouwvergunningen.

Het samenwerkingsakkoord zal het mogelijk maken het GEN zo spoedig mogelijk tot stand te brengen en biedt de gewesten de kans om bepaalde werkzaamheden die te maken hebben met spoorwegen te bespoedigen en aldus de federale overheid te helpen.

Als gemeenschapssenator en Waals parlements lid merkt de heer Hordies op dat de grote spoorinvesteringen op het grondgebied van het Waalse Gewest een aandachtspunt vormen waarover in de komende jaren zal worden nagedacht teneinde een Waals logistiek plan op te stellen. Het is in eerste instantie de taak van het Waalse Parlement en de Waalse regering om het standpunt van het Waalse Gewest met betrekking tot sommige mobiliteitsaspecten op zijn grondgebied te verduidelijken, met inbegrip van het standpunt over het gebruik van de Waalse as door allerhande vrachtwagens.

De heer Thissen verheugt zich over het bestaan van een investeringsplan, hoewel hij betreurt dat de regering er twee en een half jaar over gedaan heeft om dat plan op te stellen.

Thans blijven er hier en daar twijfels bestaan. Het huidige beheerscontract vervalt op 31 december 2001 en de vernieuwing van de raad van bestuur die gepland was voor oktober 2001, is niet kunnen doorgaan. Hoewel heel wat kritiek kan worden uitgeoefend op de techniek zelf van dit samenwerkingsakkoord, moet worden uitgesloten dat het federale Parlement de voorliggende wetsontwerpen goedkeurt, zo lang de parlementen van de gewesten het samenwerkingsakkoord niet hebben goedgekeurd.

De heer Thissen bevestigt dat het meerjarig investeringsplan van de NMBS een verbintenis op lange termijn is: in plaats van de oorspronkelijk geplande 12,39 miljard EUR voor een periode van tien jaar, heeft de regering een bedrag van 16,86 miljard EUR uitgetrokken voor een periode van twaalf jaar. Hij verklaart evenwel dat er nog geen absolute zekerheid is dat dit investeringsplan in twaalf jaar zal zijn uitgevoerd; het zou ook vijftien jaar kunnen worden indien er financieringsproblemen rijzen.

De voorliggende wetsontwerpen hebben weliswaar de theoretische verdeelsleutel 60/40 voor Vlaanderen en Wallonië bekrachtigd, maar staan de gewesten toe bepaalde spoorinfrastructuurwerken te financieren.

Zal de pre-financiering door de gewesten onderworpen blijven aan de 60/40 verdeelsleutel?

de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, M. Hordies croit que l'accord de coopération se justifie pleinement, principalement en ce qu'il concerne l'aménagement du territoire et les permis de bâtir.

L'accord de coopération permettra de réaliser le RER le plus rapidement possible et offre l'opportunité aux régions de faire avancer certains travaux liés au chemin de fer au titre d'une proactivité avec l'État fédéral.

En sa qualité de sénateur de communauté et de parlementaire wallon, M. Hordies indique que les investissements ferroviaires majeurs sur le territoire de la Région wallonne seront un objet de la réflexion qui sera menée dans les prochaines années, en vue de définir un plan logistique wallon. Il appartient d'abord au Parlement et au gouvernement wallons de clarifier la position de la Région wallonne sur certains aspects de la mobilité sur son territoire, y compris à propos du transit par la dorsale wallonne de toute une série de camions.

M. Thissen se réjouit de l'existence d'un plan d'investissement en regrettant toutefois que le gouvernement ait mis deux ans et demi pour l'élaborer.

Actuellement, il existe encore un certain nombre d'incertitudes. Le contrat de gestion en vigueur arrive à échéance le 31 décembre 2001 et le renouvellement du conseil d'administration, prévu en octobre 2001, n'a pas pu avoir lieu. Même de nombreuses critiques doivent être exprimées à propos de la technique même de cet accord de coopération, il doit être exclu que le Parlement fédéral accepte de voter les projets de loi en discussion tant que les parlements régionaux n'auront pas entériné l'accord de coopération.

M. Thissen affirme que le plan d'investissement pluriannuel de la SNCB est un engagement de longue durée: au lieu d'un montant de 12,39 milliards d'EUR prévu initialement sur une période de dix ans, le gouvernement a préféré un montant de 16,86 milliards d'EUR sur une période de douze ans. Toutefois, il dit qu'il n'existe pas encore de certitude absolue sur la réalisation de ce plan d'investissements en douze ans; ce pourrait être quinze ans si des problèmes de financement surgissent.

Les projets de loi en discussion ont certes maintenu la clé de répartition théorique 60/40 entre la Flandre et la Wallonie mais ceux-ci permettent aux régions de se lancer dans le financement de certains travaux d'infrastructure ferroviaire.

Le préfinancement par régions restera-t-il soumis à la clé de répartition 60/40?

De heer Thissen heeft eveneens vragen over de toekomst van het goederenvervoer per spoor. Het vervoer per spoor en het intermodaal vervoer zijn essentieel om de verwachte stijging van het goederenvervoer het hoofd te bieden. Het investeringsplan rept evenwel met geen woord over dit intermodaal vervoer. Uit persartikelen blijkt dat het deel van de spoorweg in het goederenvervoer de jongste tijd gedaald is met 19%.

Spreekster heeft vragen over de aanwezigheid in het strategisch comité van mensen die geen lid zijn van de raad van bestuur. In de privé-sector bestaan er strategische raden waarvan leden van het directiecomité en bestuurders deel uitmaken maar zelden andere personen.

Het voorliggende wetsontwerp wil de vakbondsorganisaties opnemen in het strategisch comité. Dat betekent dat men ze duidelijk wil weren uit de raad van bestuur. Hoewel hij een grote verdediger is van de privé-onderneming, meent hij toch dat het verantwoord is vertegenwoordigers van de vakbonden op te nemen in de raad van bestuur van de overheidsbedrijven. De aanwezigheid van de vakbonden in het strategisch comité van de NMBS zal hen *de facto* buiten de eigenlijke besluitvorming houden aangezien de raad van bestuur kan afwijken van de aanbevelingen van het strategisch comité door een gemotiveerd advies uit te brengen.

Door een oriënteringscomité op te richten wordt begonnen met een regionalisering van de spoorwegen net als door de invoering van een feitelijke afwijking op de verdeelsleutel 60/40 voor Vlaanderen en Wallonië.

De heer Thissen verheugt zich over het behoud van de ondeelbaarheid van de NMBS maar die ondeelbaarheid zou beter worden verankerd in artikel 1 van het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven zodat deze ondeelbaarheid voor lang behouden blijft en dat er een wet nodig is om daarvan af te wijken. Het is ook belangrijk het corporate governance-beginsel in het NMBS-statuut op te nemen.

De voorliggende wetsontwerpen zullen de raad van bestuur in zijn vrijheid beperken. Ook al worden mensen met een politiek mandaat buiten die raad gehouden en worden er beperkingen vastgesteld ten aanzien van andere personen, toch zullen alle leden van die raad door de overheid worden aangewezen.

Om voldoende armslag te behouden zou de raad van bestuur een aantal externe bevoegdheden moeten kunnen uitoefenen los van de politieke overheid *a fortiori* om een investeringsplan dat twaalf jaar bestrijkt tot een goed einde te brengen. Hoewel de

M. Thissen s'interroge également sur l'avenir du transport ferroviaire de marchandises. Le transport par rail et l'intermodalité sont essentiels pour faire face aux augmentations de trafic de marchandises encore attendues, alors que le plan d'investissements ne parle pas de l'intermodalité. Selon des articles parus dans la presse, la part du chemin de fer dans le transport des marchandises s'est encore réduite de 19% ces derniers temps.

L'intervenante s'interroge toutefois sur la présence au sein du comité stratégique de personnes qui ne sont pas membres du conseil d'administration. Dans le secteur privé, il existe des conseils stratégiques comprenant des membres du comité de direction et des administrateurs, mais rarement des personnes absentes du comité de direction ou du conseil d'administration.

Le projet de loi en discussion prévoit d'inclure les organisations syndicales dans le comité stratégique. Cette inclusion exprime clairement une volonté d'éliminer les organisations syndicales du conseil d'administration. Même s'il est un grand défenseur de l'entreprise privée, il pense qu'il est justifié que les organisations syndicales soient représentées au sein du conseil d'administration des entreprises publiques. La présence des organisations syndicales au sein du comité stratégique de la SNCB les exclura en fait des mécanismes de prise de décision, puisque le conseil d'administration pourra s'écarter des recommandations du comité stratégique en émettant un avis motivé.

L'existence du comité d'orientation amorce une régionalisation des chemins de fer, tout comme l'introduction d'une dérogation de fait à la clé de répartition 60/40 entre la Flandre et la Wallonie.

M. Thissen se réjouit du maintien de l'unicité de la SNCB mais il serait préférable de la prévoir à l'article 1^{er} du projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, de manière à fixer pour longtemps cette unicité, et qu'une loi soit nécessaire pour s'en détourner. Il est aussi important d'inscrire la corporate governance dans le statut de la SNCB.

Les projets de loi en discussion n'accorderont pas une liberté suffisante au conseil d'administration, parce que même si les mandataires politiques en seront exclus et que des limitations seront fixées à l'égard d'autres personnes, les pouvoirs publics en désigneront tous les membres.

Pour se ménager un espace de liberté, le conseil d'administration devrait pouvoir s'adjoindre un certain nombre de compétences externes, indépendantes du pouvoir politique, *a fortiori* pour mener à bien un plan d'investissements d'une durée de douze

raad van bestuur het beleid moet voeren en de doelstellingen moet nastreven die in het beheerscontract zijn vastgelegd, toch meent de heer Thissen dat ook moet worden gedacht aan een vertegenwoordiging van de treingebouwers en van de kredietondernemingen.

De heer Thissen heeft heel wat kritiek op het wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.

Hij zegt om verschillende redenen geschokt te zijn, onder meer door:

- de zwakke juridische grondslagen;
- het feit dat er te weinig rekening wordt gehouden met de schuldenlast eigen aan de NMBS en het vreemde karakter van bepaalde investeringskeuzen.

Het dringende advies van de Raad van State inzake dit wetsontwerp is bijzonder scherp. Gezien de dringendheid heeft de Raad van State de aandacht gevestigd op de bevoegdheidsverdeling tussen de federale Staat en de gewesten, erop wijzend dat geen enkele grondwets- of wetsbepaling aan de gewesten de gelegenheid opdraagt van het openbaar vervoer per spoor, dat tot nader order nog steeds onder de bevoegdheid valt van de federale overheid en dat een overheid geen financiële middelen kan besteden aan projecten waarvoor ze niet bevoegd is.

De regering heeft deze opmerkingen van de Raad van State naast zich neergelegd en heeft een samenwerkingsakkoord voorgesteld dat bijvoorbeeld de prefinanciering mogelijk maakt van spoorweginfrastructuren door de gewesten. Door deze twee fundamentele elementen van het grondwettelijk recht met voeten te treden, draagt de regering andermaal bij tot het institutionele geknoei in ons land.

Het is niet echt aan te bevelen de regels voor de bevoegdheidsverdeling in dit land te overtreden en door zo te handelen heeft de regering ook een politiek gevaarlijk proces in gang gezet, dat het institutionele evenwicht in het land kan verstoren. Het gevaar bestaat dat binnenkort de gewesten — en vooral de rijke gewesten — binnen hun grondgebied een hele reeks federale bevoegdheden gaan meefinancieren. Spreker kan zich meteen de schade voorstellen die dit precedent kan veroorzaken op gevoelige vlakken zoals de sociale zekerheid.

Bepaalde vakbondsorganisaties hebben al openlijk aangekondigd dat zij een beroep tot nietigverklaring zouden instellen bij het Arbitragehof, op basis van het regionale karakter van de financiering van bepaalde spoorweginvesteringen.

Wat de schuldenlast eigen aan de NMBS betreft herinnert de heer Thissen eraan dat men de NMBS

ans. Même si le conseil d'administration doit évidemment mener la politique et les objectifs fixés dans le contrat de gestion, M. Thissen pense que les administrateurs devraient être mis davantage à l'abri d'éventuelles pressions politiques. M. Thissen estime qu'il faut également prévoir des représentants des usagers et des représentants des entreprises de prêt.

En ce qui concerne le projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, M. Thissen exprime les plus vives critiques.

Il se dit heurté par celui-ci pour plusieurs motifs, dont:

- la faiblesse de ses fondements juridiques;
- l'absence de prise en considération suffisante de l'endettement endémique de la SNCB et le caractère aberrant de certains choix d'investissements.

L'avis émis en urgence par le Conseil d'État sur ce projet de loi est particulièrement cinglant. Faute de temps, le Conseil d'État s'est inquiété du respect de la répartition des compétences entre l'État fédéral et les régions, en soulignant qu'« aucune disposition constitutionnelle ou législative ne transfère aux régions la matière du transport en commun par chemin de fer qui demeure, jusqu'à preuve du contraire, dans la sphère exclusive de compétence fédérale et qu'une autorité ne peut pas affecter de moyens financiers à des projets qui ne relèvent pas de ses compétences. »

Le gouvernement a ignoré ces remarques du Conseil d'État en présentant un accord de coopération qui permet, par exemple, des préfinancements d'infrastructures ferroviaires par les régions. En négligeant ces deux éléments fondamentaux de droit constitutionnel, le gouvernement participe une fois de plus au cafouillage institutionnel de ce pays.

Outrepasser les règles répartitrices de compétences est peu recommandable et ce faisant, le gouvernement a également mis le doigt dans un engrenage politique particulièrement dangereux pour l'équilibre institutionnel du pays: le danger de voir demain les régions, et prioritairement les régions les plus riches, cofinancer sur leur territoire toute une série de compétences fédérales. L'intervenant imagine aisément les dégâts que ce précédent peut causer dans des domaines aussi sensibles que la sécurité sociale.

Certaines organisations syndicales ont déjà annoncé publiquement leur intention d'introduire un recours en annulation auprès de la Cour d'arbitrage, en se fondant sur le caractère régional du financement de certains investissements ferroviaires.

En ce qui concerne l'endettement endémique de la SNCB, M. Thissen rappelle qu'il a été demandé à la

gevraagd heeft om actief mee te werken aan de alternatieve financiering van het investeringsplan, waarvan volgens hem nog niet vaststaat of het echt een twaalfjarenplan wordt.

Het politiek akkoord van 30 maart 2001, dat aan de grondslag ligt van het hier besproken samenwerkingsakkoord, bepaalt dat het investeringsplan van de NMBS geldt voor vijftien jaar en dat dit akkoord, indien de NMBS zelf zou instaan voor een alternatieve financiering van 97 miljard Belgische frank, herzien kan worden. Dit betekent dat de regering niet over voldoende middelen beschikt om haar investeringsplan uit te voeren en de NMBS hier financieel mee belast. Deze politieke houding is geen toonbeeld van verantwoordelijkheid en houdt geen rekening met de schuldenlast eigen aan de NMBS.

Reeds in april 2001, toen het investeringsplan nog niet was opgesteld, bleek nochtans uit een analyse door de vakbondsorganisaties dat de schulden van de NMBS in 2010 zouden oplopen van 2,73 tot 8,92 miljard EUR. Een paar weken later schatte de directie van de NMBS zelf dat de schuldenlast in 2010 tussen 9,92 en 14,87 miljard EUR zou bedragen.

Is het redelijk om de NMBS te vragen om ongeveer 14% van de financiering van het investeringen voor haar rekening te nemen? De heer Thissen vreest dat de NMBS opnieuw leningen of financieringshuurcontracten zal moeten aangaan en activa genereren.

De heer Thissen zegt geschokt te zijn dat er zo weinig politieke prioriteiten in het investeringsplan terug te vinden zijn en dat bepaalde investeringskeuzen abnormaal lijken.

Indien men België een plaats wil gunnen in het transeuropese spoorwegennetwerk, moet men eerst en vooral de lijn Brussel-Luxemburg opwaarderen. In dit verband heeft op 22 oktober 2001 een Luxemburgs platform zijn bezorgdheid geuit met betrekking tot het investeringsplan van het spoor en het weinige belang dat er aan de lijn Brussel-Luxemburg wordt gehecht.

Parlementsleden van alle politieke partijen hebben niet gearzeld om luid en duidelijk te verklaren dat het tijd is — nu het goederenvervoer wordt omgeleid via Athus-Meuse en er verschillende delen van de infrastructuur aan vervanging toe zijn vanwege veroudering — om samen een project op te stellen dat voorkomt dat er nutteloze werken worden ondernomen, dat er permanente werven worden geïnstalleerd en waardoor men ervoor zorgt dat er geïnvesteerd wordt in de toekomst. Spijtig genoeg moet men vaststellen dat men in het uiteindelijke akkoord om politieke redenen voor de toekomst een groot nutteloos werk heeft gepland, waarnaar ook als zodanig wordt verwezen door socialistische en liberale verkozenen in het Waalse Parlement. De huidige GEN-projecten

SNCB de contribuer activement au financement alternatif du plan d'investissements, dont il dit qu'on ne sait pas encore s'il sera véritablement duodécennal.

L'accord politique du 30 mars 2001, qui a fondé l'accord de coopération en discussion, disposait, que le plan d'investissements de la SNCB porterait sur quinze ans, et que si la SNCB participait elle-même à un financement alternatif à hauteur de 97 milliards de francs, cet accord politique pourrait être revu. Ceci signifie que le gouvernement ne dispose pas des moyens suffisants pour mener à bien son plan d'investissements, et qu'il charge financièrement la SNCB. Cette attitude politique n'est pas très responsable et elle fait fi de la situation d'endettement endémique dans laquelle se trouve la SNCB.

Dès le mois d'avril 2001, alors que le plan d'investissements n'était pas encore défini, une analyse menée par les organisations syndicales concluait pourtant que l'endettement de la SNCB passerait de 2,73 à 8,92 milliards d'EUR à l'horizon 2010, et quelques semaines plus tard, la direction de la SNCB elle-même évaluait la dette de l'entreprise à l'horizon 2010 entre 9,92 et 14,87 milliards d'EUR.

Est-il raisonnable de demander à la SNCB de participer au financement du plan d'investissements à hauteur de quelque 14%? M. Thissen craint que la SNCB doive procéder à de nouveaux emprunts ou de nouvelles opérations de location-financement, et réaliser des actifs.

M. Thissen se dit heurté par le manque d'établissement de priorités politiques dans le plan d'investissements et du caractère aberrant de certains choix d'investissements.

La valorisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg doit être une priorité, si on veut inscrire la Belgique dans le réseau ferroviaire transeuropéen. À ce propos, le 22 octobre 2001, une plate-forme luxembourgeoise a fait part de ses inquiétudes face au plan d'investissements ferroviaire et dénoncé le peu de cas fait de la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Des parlementaires de tous les partis politiques n'ont pas hésité à déclarer haut et fort qu'au moment où le trafic des marchandises va être détourné par l'Athus-Meuse et où divers éléments d'infrastructure doivent être remplacés en raison de leur obsolescence, il est temps de concevoir un projet d'ensemble qui évite les emplâtres sur une jambe de bois, les chantiers permanents, et investit dans l'avenir. Il est regrettable de constater que dans l'accord final, on ait inscrit, pour des motifs de compromis politique, un futur grand travail inutile, évoqué comme tel par des élus socialistes et libéraux au Parlement wallon. Les projets actuels de RER et de connexion de celui-ci à la ligne Bruxelles-Luxembourg sont une aberration totale. Il s'agit en fait d'un compromis politicien qui

en de verbinding van deze lijn met de lijn Brussel-Luxemburg zijn volledig absurd. Het gaat eigenlijk om een politiek compromis dat een grote, nutteloze investering vraagt en dat niets zal bijdragen tot de mobiliteit op de lijn Brussel-Luxemburg in het zuiden van het land. Dit politieke akkoord toont aan dat de regering niet in staat is om een aantal overeenkomsten te sluiten met het Vlaamse Gewest.

Het is echter niet te laat, aangezien het een langetermijnproject betreft. Spreker is bereid om deel te nemen aan een constructief debat om het probleem van de toegankelijkheid van Brussel en de internationalisering van de spoorlijnen proberen te regelen.

Een aantal zeer noodzakelijke werken staan niet in het investeringsplan vermeld: er is niets gepland om de spoorwegverbindingen met de Waalse havens te verbeteren. De Waalse lijn Luik-Namen dient verbeterd te worden en men zou ten minste een studie moeten maken van een expresverbinding in de streek van Luik.

Ook zouden de Waalse luchthavens een goede verbinding met het spoor moeten krijgen.

De heer Thissen verheugt er zich wel over dat het transport over de grenzen heen nu ook deel uitmaakt van het begrip «publieke dienstverlening» van de NMBS. Hij betreurt echter dat er niets wordt gezegd over de heropening van de kleinere spoorlijnen.

Spreker heeft nog een vraag over de vervanging van de treinstellen, waarvoor een som van 744 miljoen EUR was voorzien. Nu blijkt dat de modernisering van oude treinstellen uit de jaren '70 slechts 372 miljoen EUR zou kosten, maar het zou een misrekening zijn als de NMBS hoopt meer reizigers aan te trekken met opgekalefaterde treinstellen. Niet alleen de veiligheid, maar ook een verbetering van de kwaliteit van de geleverde dienst en van het aantal treinen is nodig. Het is onaanvaardbaar dat reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer en hiervoor betalen, geen zitplaats op de trein hebben.

Volgens de heer Steverlynck hebben de voorliggende wetsontwerpen als voornaamste doelstelling een verbetering van de relatie tussen de Staat en de NMBS, een verhoging van de transparantie van de boekhouding en een verbetering van de prestaties van de onderneming.

Uiteraard kan hij zich achter deze grote doelstellingen scharen, maar de vraag is of dit weer niet eerder vage «beloftes» zijn van de paarsgroene regering dan wel echte beleidsdoelstellingen die aan de realiteit zullen beantwoorden en die zullen leiden tot een betere mobiliteit in ons land.

Een eerste element dat spreker naar voren wenst te brengen is dat de hervorming van de raad van bestuur niet gebaseerd is op de principes van corporate governance. Terwijl men nu probeert om in raden van

coûtera des investissements considérables inutiles et qui n'amélioreront en rien la mobilité dans le sud du pays et sur la ligne Bruxelles-Luxembourg. Cet accord politique indique que le gouvernement est incapable de conclure un certain nombre de d'accords avec la Région flamande.

Toutefois, il n'est pas trop tard puisqu'il s'agit d'un projet à long terme. L'intervenant est disposé à prendre part à un débat constructif en vue de tenter de régler le problème des accès à Bruxelles et de l'internationalisation des lignes des chemins de fer.

Un certain nombre de travaux indispensables ne sont pas programmés dans le plan d'investissements: rien n'est prévu pour l'amélioration de la desserte ferroviaire des ports wallons. La dorsale wallonne entre Liège et Namur devrait être améliorée et la liaison express dans la région liégeoise devrait au moins faire l'objet d'une étude.

En plus, les aéroports wallons devraient être efficacement reliés au rail au titre de l'intermodalité.

M. Thissen se réjouit toutefois de l'adjonction du transport transfrontalier aux missions de service public de la SNCB, mais il regrette de ne rien entendre à propos de la réouverture des petites lignes de chemin de fer.

L'intervenant pose encore une question sur le remplacement des rames, pour lequel un montant de 744 millions d'EUR avait été prévu. Il s'avère aujourd'hui que la modernisation des vieilles rames des années 70 ne coûterait que 372 millions d'EUR, mais la SNCB ferait un mauvais calcul en espérant attirer des passagers au moyens des rames sommairement remises en état. Il y a lieu d'améliorer la sécurité et la qualité du service fourni mais aussi d'augmenter la fréquence des trains. Il est inacceptable que des usagers des transports en commun, qui payent pour leurs voyages, n'aient pas de places assises dans le train.

Selon M. Steverlynck, les projets de loi à l'examen ont comme principal objectif d'améliorer les relations entre l'État et la SNCB, améliorer la transparence de la comptabilité et améliorer les prestations de l'entreprise.

Il peut évidemment souscrire à ces grands objectifs, mais il se demande s'il n'est pas question une fois de plus de vagues promesses du gouvernement arc-en-ciel plutôt que de véritables objectifs politiques conformes à la réalité des choses et dont la réalisation permettrait d'améliorer la mobilité dans notre pays.

La première chose que l'intervenant veut souligner c'est le fait que la réforme du conseil d'administration n'est pas basée sur les principes de la gouvernance d'entreprise. Alors que l'on tente de ne plus seulement

bestuur niet alleen vertegenwoordigers van de «*share-holders*» aan te wijzen maar ook vertegenwoordigers van de «*stake-holders*», stellen we vast dat de vertegenwoordigers van de vakbonden geweerd worden, terwijl zij toch ten zeerste betrokken partij zijn en kunnen zorgen voor de nodige rust in de organisatie. Naast het feit dat de raad van bestuur geen onafhankelijke bestuurders kent, worden ook de leden van het directie-comité, met uitzondering van de gedelegeerd-bestuurder, uitgesloten terwijl zij voldoende *know-how* kunnen inbrengen om de discussies in de raad van bestuur te stofferen.

De enige verklaring is dat er inzake de genomen maatregelen eerder sprake is van de implementatie van politieke deals dan wel van een consequent doorgetrokken visie inzake management van de onderneming — die rekening houdt met de specifieke doelstellingen van de onderneming — of een slagkrachtige verbetering van de mobiliteit.

Het feit dat, in tegenstelling tot de voorzitter en de regeringscommissaris, de gedelegeerd-bestuurder mag, niet moet, uitgenodigd worden in de verschillende comités, ziet spreker als een blijk van wantrouwen tegenover de gedelegeerd-bestuurder.

Het is ook zeer vreemd dat de voorzitter van de raad van bestuur en de regeringscommissaris opdrachten kunnen geven of ophelderingen vragen aan elk individueel personeelslid, zonder enige kennisgeving aan de gedelegeerd bestuurder.

Kortom, al deze elementen getuigen van weinig goed bestuur maar eerder van afspraken om iedereen binnen de regering tevreden te stellen.

Een tweede element dat onmiddellijk duidelijk wordt, is de miskennis van de Vlaamse belangen in dit dossier. De Vlaamse meerderheidspartijen spreken in dit dossier duidelijk met een dubbele tong: in het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering leggen ze grote verklaringen af, maar op het federale niveau gaan ze plat op de buik.

Zo is er geen sprake van meer inspraak van de regio's in het beleid van de NMBS, is er geen sprake van aanvullende beheerscontracten met de gewesten, kunnen bepaalde spoordiensten niet door De Lijn worden geëxploiteerd en zijn de gewesten aan geen kanten vertegenwoordigd in de raad van bestuur — waar de vertegenwoordiging van de gewesten werkelijk kan wegen. De Vlaamse meerderheidspartijen hebben zich tevreden gesteld met weinig of niets. Een minderheidspositie voor de gewestelijke vervoersmaatschappij in het oriënteringscomité kan moeilijk een overwinning genoemd worden. Het stelt niets voor. Het principe van de dubbele handtekening zal in de praktijk leiden tot het toevoegen van een

nommer, dans les conseils d'administration, des représentants des actionnaires (*share-holders*) mais aussi des représentants des «*dépositaires d'enjeux*» (*stake-holders*), nous constatons que les représentants des organisations syndicales sont écartés, bien qu'ils soient concernés au premier chef et qu'ils puissent contribuer à faire régner le calme qui s'impose au sein de l'organisation. Outre qu'il n'y a pas d'administrateurs indépendants au sein du conseil d'administration, il y a le fait que les membres du comité de direction, l'administrateur délégué excepté, sont eux aussi exclus de celui-ci, alors qu'ils possèdent un savoir-faire suffisant pour pouvoir alimenter les discussions en son sein.

La seule explication c'est que les mesures prises servent plutôt des arrangements politiques qu'une vision logique de la gestion d'une entreprise — eu égard aux objectifs spécifiques de celle-ci — ou une volonté de mener une politique efficace d'amélioration de la mobilité.

Le fait que, contrairement au président et au commissaire du gouvernement, l'administrateur délégué puisse et ne doive donc pas être invité aux divers comités est pour l'intervenant une marque de méfiance à l'égard de l'administrateur délégué.

Il est par ailleurs très bizarre que le président du conseil d'administration et le commissaire du gouvernement puissent confier des missions et demander des éclaircissements à chacun des membres du personnel pris individuellement, sans avoir à en aviser l'administrateur délégué.

Bref, tous ces éléments indiquent que le souci d'assurer une bonne gestion n'est pas très présent et que l'on a conclu des accords pour contenter tout ses membres du gouvernement.

La deuxième chose qui saute immédiatement aux yeux, c'est la méconnaissance des intérêts flamands dans ce dossier. Les partis flamands de la majorité tiennent un double langage en l'espèce: au Parlement flamand et au gouvernement flamand, on les entend faire de grandes déclarations mais, au niveau fédéral, ils s'effacent.

C'est pourquoi on n'envisage ni d'associer plus étroitement les régions à la gestion de la SNCB, ni de conclure des contrats de gestion complémentaires avec les régions, ni de confier l'exploitation de certaines lignes ferroviaires à *De Lijn*, ni d'assurer une représentation des régions au conseil d'administration — organe au sein duquel la représentation des régions peut réellement avoir un impact. Les partis flamands de la majorité n'ont rien obtenu ou ont dû se contenter de peu de choses. L'obtention d'une position minoritaire pour la société de transport régionale au sein du comité d'orientation peut difficilement être considérée comme une victoire. Cela ne représente rien. L'application du principe de la double signature

waakhond van de andere taalgroep aan de afgevaardigd bestuurder.

Spreekster hekelt ook het gebrek aan objectieve criteria en netnormeringen bij de exploitatie en het onderhoud van de lijnen.

Tijdens de bespreking in de bevoegde Kamercommissie werd uitvoering gewezen op de benadeling van Vlaamse lijnen bij de exploitatie. Tot op heden heeft de minister met geen enkele valabel element deze stelling weerlegd. Objectieve criteria en netnormering kunnen terzake wel degelijk een en ander verhelpen. Waarom wordt hiervan geen werk gemaakt als een van de doelstellingen van dit ontwerp de verbetering van de prestaties van de onderneming is?

De verdeelsleutel 60/40 voor investering blijft ook nu quasi onverkort gehandhaafd, en dit tot 2012! Dit is onaanvaardbaar. De daadwerkelijk geplande investeringen gebeuren niet in functie van mobiliteitsplannen en doelstellingen, maar nog steeds in de eerste plaats in functie van de 60/40-verdeelsleutel.

In de Senaatswerkgroep «Mobiliteit» werd, na een lange, maar goede en opbouwende discussie, een consensus bereikt om het GEN-project en de ontsluiting van de zeehavens als prioritaire projecten vooruit te schuiven. Deze projecten komen immers de totale Belgische economie ten goede. Hier leek een aanzet gegeven tot een compromis waarbij voor de gewone investeringen de 60/40-verdeelsleutel behouden blijft, maar waarbij deze «projecten van nationaal belang», zoals ook de SERV suggereerde, buiten de 60/40-verdeling gehouden worden.

Wat betreft de verzelfstandiging en de eenheid van juridische structuur, wil de regering binnen de juridische entiteit van de NMBS een aantal bedrijfseenheden met een zekere zelfstandigheid creëren. Het uiteindelijke compromis van de meerderheidspartijen heeft geleid tot een structuur met zes bedrijfsafdelingen en drie horizontale directies. De ratio achter deze constructie lijkt ook hier eerder ingegeven door politieke motieven dan wel door een doordachte visie op het goed functioneren van de NMBS.

In plaats van de raad van bestuur op soepele en doordachte wijze de interne structuur van de maatschappij te laten bepalen, treedt de regering hier bevoogdend op. De gecreëerde onderverdeling lijkt trouwens de interne verlamming mogelijk te maken van bepaalde activiteiten.

Bovendien is het opvallend dat er verwarring is voor entiteiten zoals ABX, B. Cargo, IFB. Dit zijn dochterondernemingen, die onmogelijk zomaar in de

reviendra, en pratique, à flanquer l'administrateur délégué d'un «cerbère» de l'autre groupe linguistique.

L'intervenant stigmatise aussi le manque de critères objectif et de normes objectives en matière de normalisation du réseau pour ce qui est de l'exploitation et de l'entretien des lignes.

Au cours de l'examen au sein de la commission compétente de la Chambre, l'on a longement attiré l'attention sur le fait que les lignes flamandes étaient désavantagées pour ce qui est de l'exploitation. Jusqu'à présent, la ministre n'a présenté aucun argument valable pour réfuter cette affirmation. Des critères objectifs et une norme objective en matière de réseau permettrait réellement de remédier à cette situation. Pourquoi ne fait-on rien alors qu'une des prétendues finalités du projet à l'examen est d'améliorer les prestations de l'entreprise?

La clé de répartition 60/40 en matière d'investissement est une fois de plus quasiment maintenue, et, elle le restera jusqu'en 2012! C'est inacceptable. Les investissements prévus effectivement sont réalisés non pas sur la base de plans de mobilité ou d'objectifs, mais encore et toujours principalement en fonction de la clé de répartition 60/40.

Au terme d'une longue discussion, qui n'en fut pas moins positive et constructive, le groupe de travail «Mobiliteit» du Sénat est parvenu à un consensus pour placer le projet RER et le désenclavement des ports en tête des priorités. Les projets en ce sens profitent en effet à l'ensemble de l'économie belge. Il semblait qu'on tenait ici les prémices d'un compromis aux termes duquel on aurait conservé la clé de répartition 60/40 pour les investissements ordinaires, à l'exclusion des «projets d'intérêt national», comme l'avait suggéré le SERV.

En ce qui concerne l'émancipation et l'unité de structure juridique, le gouvernement envisage de créer, au sein de l'entité juridique qu'est la SNCB, une série d'unités d'exploitation disposant d'un certain degré d'autonomie. Le compromis définitif conclu par les partis de la majorité a abouti à une structure composée de six divisions d'exploitation et de trois directions horizontales. Une telle construction semble elle aussi être mue davantage par des motifs politiques que par une vision mûrement réfléchie du bon fonctionnement de la SNCB.

Plutôt que de laisser le conseil d'administration fixer avec souplesse et discernement la structure interne de la société, le gouvernement agit ici en tuteur. Il semble d'ailleurs que la subdivision mise en place risque de paralyser certaines activités de l'intérieur.

Il est en outre frappant de constater qu'il y a ambiguïté à propos d'entités comme ABX, B. Cargo, IFB. Ce sont des filiales qui ne peuvent en aucun cas

bedrijfseenheden kunnen worden gevat. Tenzij natuurlijk de regering inzake deze dochterondernemingen andere plannen zou hebben?

Weliswaar is de structuur opgenomen in de memoerie bij het ontwerp, maar uiteindelijk kan de regering, via de regeringscommissaris, hetzelfde resultaat bereiken. Deze betuttelende houding keurt spreker met klem af.

Wat betreft de cofinanciering en prefinanciering, wijst spreker er vooreerst nogmaals op dat de nalatigheid van deze regering zal leiden tot de opbouw van een gigantische schuldenberg bij de NMBS. Verwacht wordt dat met de voorliggende engagementen de schuld van de maatschappij per 2010 ergens tussen de 12,39 en 14,87 miljard EUR zal bedragen. Dergelijke schuld betekent de afgrond voor de NMBS.

Wij hebben er reeds op gewezen dat het investeringsritme aangehouden door de vorige regering, zelfs in tijden van strakke bezuinigingen, veel hoger lag dan het ritme dat deze regering aanhoudt. Deze regering schuift de financiële last voor de noodzakelijke investeringen af op de NMBS, verplaatst ze naar de toekomst of vult de financiering gewoon niet in. Dit is een cruciale vergissing, die de mobiliteitproblematiek in ons land nog jaren kan bezwaren.

Ten slotte heeft de heer Steverlynck grote vragen over de bevoegdheidsverdeling (samenwerkingsakkoord). De Raad van State heeft in zijn advies met betrekking tot het ontwerp houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord duidelijk aangegeven dat het ontwerp ongrondwettelijk is op meerdere punten. De gevolgen van het negeren van de ongrondwettelijkheid kan ernstige gevolgen hebben. Geschillen bijvoorbeeld in verband met onteigeningen voor grootschalige projecten van spoorinfrastructuur zijn immers waarschijnlijk. Bepaalde projecten kunnen desgevallend ongrondwettelijk zijn.

De heer Roelants du Vivier meent dat het wetsontwerp problemen oplost, die in het verleden zijn gerezzen vanwege enige ondoorzichtigheid van en het gebrek aan actiemiddelen van de overheid tegenover de NMBS-structuur. Dit wetsontwerp tracht de bestaande situatie te verhelpen, waarin de overheidsaandeelhouder bijna machteloos staat tegenover de beheersautonomie die de wet van 1991 aan de NMBS heeft toegekend. Daarom is dit een degelijk ontwerp, dat een beter gebruik van overheidsgeld mogelijk moet maken.

Een goed beheer of «corporate governance» van de NMBS veronderstelt dat rekening wordt gehouden met de belangen van de hoofdaandeelhouder, dit wil zeggen de Staat. De Staat, die gefinancierd wordt door de belastingen, moet daarom goed vertegenwoordigd zijn in de NMBS en over de nodige middelen beschikken om zijn wensen door te drukken. Het

être incorporées telles quelles dans les unités d'exploitation. À moins bien sûr que le gouvernement ait d'autres projets pour ces filiales.

Certes, la structure est expliquée dans l'exposé des motifs du projet, mais le gouvernement peut, en fin de compte, obtenir le même résultat par l'entremise du commissaire du gouvernement. L'intervenant condamne cette attitude paternaliste avec fermeté.

En ce qui concerne le cofinancement et le préfinancement, l'intervenant souligne d'abord une fois de plus que la négligence dont fait preuve le gouvernement actuel provoquera un endettement colossal de la SNCB. On s'attend à ce qu'à cause des engagements envisagés, la dette de la société atteindra 12,39 ou 14,87 milliards d'EUR d'ici 2010. Une telle dette sonnera le glas de la SNCB.

Nous avons déjà souligné que le rythme d'investissement que le précédent gouvernement a maintenu, même en temps de sévère austérité, était bien supérieur à celui qu'a adopté le gouvernement actuel. Celui-ci rejette la charge financière des investissements indispensables sur la SNCB, la reporte à une date ultérieure ou omet simplement de prévoir le financement. Il s'agit d'une erreur cruciale qui risque de compliquer pendant des années encore le problème de la mobilité dans notre pays.

Enfin, M. Steverlynck se pose de grosses questions à propos des compétences (accord de coopération). Dans son avis sur le projet portant approbation de l'accord de coopération, le Conseil d'État a clairement indiqué que le projet est inconstitutionnel sur plusieurs points. Ne pas tenir compte de cette inconstitutionnalité peut avoir des conséquences graves. Selon toute vraisemblance, il y aura en effet des litiges, notamment à propos d'expropriations en vue de la réalisation de projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure. Le cas échéant, certains projets pourraient s'avérer inconstitutionnels.

M. Roelants du Vivier est d'avis que le projet de loi répond à des difficultés que l'on a connues dans le passé, notamment une certaine opacité et une insuffisance des moyens d'action des pouvoirs publics face à la structure de la SNCB. Ce projet de loi a le mérite de tenter de sortir la SNCB d'une situation dans laquelle l'actionnaire public était devenu quasiment impuissant face à l'autonomie de gestion accordée par la loi de 1991. Il s'agit donc d'un bon projet qui devrait permettre une meilleure utilisation des deniers publics.

Une bonne gestion ou «corporate governance» de la SNCB consiste à tenir compte des intérêts de l'actionnaire principal, c'est-à-dire des intérêts de l'État. Il est donc important que l'État, qui est financé par l'impôt, soit bien représenté au sein de la SNCB et qu'il dispose de moyens pour y faire passer ses souhaits. Le projet de loi en discussion renforce la

wetsontwerp dat hier wordt besproken, verstrekt de positie van de hoofdaandeelhouder binnen de NMBS.

De heer Roelants du Vivier benadrukt dat de NMBS moet beschikken over een industrieel project, dat past in een Europees perspectief. De Europese Commissie heeft in september 2001 een zeer interessant Witboek gepubliceerd over het transport: « *White Paper on European transport policy for 2010: time to decide* ». Hij wil het standpunt van de minister vernemen over de thema's uit dit Witboek.

De heer Roelants du Vivier bevestigt dat uit het Witboek blijkt dat het marktaandeel van het goederenvervoer per spoor in Europa onrustwekkend daalt. In België stijgt het aandeel van het spoor in het goederenvervoer misschien, maar dan moet men dit wel bekijken in het licht van de eerdere situatie. Op dat vlak moet nog een aanzienlijke inspanning worden geleverd. Spreker is dus voorstander van een industrieel project voor de NMBS dat tegelijk het reizigers- en goederenvervoer viseert, en dat past in een Europees perspectief, vooral vanwege de nakende liberalisering van het spoorvervoer in Europa, waarop we zo goed mogelijk voorbereid moeten zijn.

Wat het wetsontwerp houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaams, het Waals en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS aangaat, stelt de heer Roelants du Vivier vast dat de NMBS een federale onderneming is. In een Europees perspectief zou het absurd zijn deze onderneming te willen splitsen. De regering heeft goed begrepen dat de NMBS haar concurrentievermogen op Europees vlak alleen kan behouden als zij federaal blijft. Bij de toepassing van het samenwerkingsakkoord moet van deze basis worden uitgegaan.

Spreker heeft vragen bij de termijn waarin eventueel wordt voorzien voor de uitvoering van dit samenwerkingsakkoord. Het tijdschema voor de instemming met dit samenwerkingsakkoord door de verschillende parlementen is een niet te verwaarlozen element. De goede wil van het Waals en het Brussels Parlement moet ook in het Vlaams Parlement heersen.

Met betrekking tot het voorliggende wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wijst de heer Roelants du Vivier op het wetsvoorstel van de heer Monfils tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, met het oog op een betere transparantie en controle (nr. 2-974), dat hij heeft medeondertekend.

Het wetsvoorstel van de heer Monfils verplicht de overheidsbedrijven ertoe in te gaan op elk verzoek om informatie van de Kamers, wat een volwaardig debat

capacité d'agir de l'actionnaire principal au sein de la SNCB.

M. Roelants du Vivier souligne que la SNCB doit avoir un projet industriel inscrit dans une perspective européenne. La Commission européenne a publié en septembre 2001 un Livre blanc très intéressant sur les transports « *White Paper on European transport policy for 2010: time to decide* ». Il souhaite connaître le point de vue de la ministre à propos des thèmes évoqués dans ce Livre blanc.

M. Roelants du Vivier affirme que celui-ci montre que la diminution de la part de marché du transport de marchandises par le rail est très préoccupante au niveau européen. Si on observe en Belgique une augmentation de la part du rail dans le transport des marchandises, il faudrait d'abord s'informer de la situation préexistante. Un gros travail doit encore être fourni dans ce domaine. L'intervenant se prononce donc en faveur d'un projet industriel pour la SNCB qui vise à la fois le trafic des voyageurs et le trafic des marchandises, et qui s'inscrit dans une perspective européenne, notamment en raison de la perspective de libéralisation du rail en Europe, à laquelle il convient de se préparer le mieux possible.

En ce qui concerne le projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, M. Roelants du Vivier constate que la SNCB est une entreprise fédérale. Dans une perspective européenne, il serait absurde de vouloir encore scinder cette entreprise. Le gouvernement a bien compris que pour être concurrentielle en Europe, la SNCB doit rester fédérale. L'accord de coopération doit, dans son application, s'inscrire dans cette logique.

L'intervenant se pose des questions quant au délai éventuellement prévu pour la mise en œuvre de cet accord de coopération. Le calendrier d'assentiment de celui-ci par les différents parlements régionaux n'est pas un élément négligeable. La bonne volonté témoignée par les Parlements wallon et bruxellois doit également être de mise au Parlement flamand.

En ce qui concerne le projet de loi en discussion portant modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, M. Roelants du Vivier évoque la proposition de loi de M. Philippe Monfils modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, en vue d'assurer plus de transparence et de contrôle (n° 2-974), qu'il a lui-même cosignée.

La proposition de loi de M. Monfils prévoit l'obligation pour les entreprises publiques de répondre à toute demande d'information des Chambres, ce

mogelijk maakt tussen de volksvertegenwoordigers en senatoren enerzijds en de beheerders van de overheidsbedrijven anderzijds. Voorts bepaalt dit wetsvoorstel dat het ontwerp van beheerscontract van de overheidsbedrijven en de eventuele wijzigingen moeten worden voorgelegd aan de Kamer; het Parlement kan daarover vooraf zijn mening geven en zodoende het beheersplan beïnvloeden. Ook bepaalt het wetsvoorstel dat de bevoegde minister jaarlijks bij de Kamers verslag uitbrengt over de uitvoering van het beheerscontract en dat de onderdelen van het ondernemingsplan met betrekking tot het geheel van de taken van openbare dienst aan de Kamers worden meegedeeld voordat de minister zijn goedkeuring verleent. Ten slotte bepaalt het wetsvoorstel dat wanneer een overheidsbedrijf een dochteronderneming wil oprichten om de taken van openbare dienst uit te voeren, het dossier wordt overgezonden aan de Kamers voordat het wordt goedgekeurd bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Volgens de heer Roelants du Vivier versterkt dit wetsvoorstel de openbare aard van deze ondernemingen, precies op een ogenblik waarop de rol en de structuur van de overheidsondernemingen worden herzien teneinde beter rekening te houden met de belangen van de voornaamste aandeelhouder, namelijk de Staat.

Met betrekking tot de nieuwe structuur van de NMBS die in het voorliggende wetsontwerp wordt voorgesteld, benadrukt de heer Roelants du Vivier dat het strategisch comité zes vertegenwoordigers van de werknemers zal tellen, in plaats van de twee personen die nu zitting hebben in de raad van bestuur. De vakbonden zullen dus goed vertegenwoordigd zijn in het strategisch comité, maar spreker vreest dat dit comité, het oriënteringscomité en de raad van bestuur elkaar voor de voeten zullen lopen. Volgens hem behoort de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van deze drie organen duidelijk te worden afgebakend. Hij vraagt dat de minister dit punt zou verduidelijken.

Hij hecht veel belang aan het maandelijks verslag van de rekeningen per activiteitssector. Hierdoor kunnen in de toekomst vergissingen worden voorkomen zoals met ABX, toen 600 miljoen euro die bestemd waren voor het spoor, zijn terechtgekomen bij het concurrerende wegvervoer, wat toch een aberratie is.

Kortom, de fraaiste structuren kunnen alleen efficiënt werken dankzij de mannen en vrouwen die er deel van uitmaken.

De heer Van Quickenborne stelt vooreerst voor om hoorzittingen te organiseren over de fundamenten van de wet over de economische overheidsbedrijven. Immers, sinds de voorliggende wetsontwerpen in de Kamer zijn gestemd, is er een fundamentele discussie op gang gekomen over deze wet en hebben verschil-

qui permettrait d'engager un débat entre les députés et les sénateurs d'une part, et les gestionnaires des entreprises publiques d'autre part. Cette proposition de loi dispose que le projet de contrat de gestion d'une entreprise publique et ses modifications devraient être transmis aux Chambres; le Parlement pourrait s'exprimer avant que soit prise une décision, et donc influencer le plan de gestion. Ladite proposition de loi prévoit encore que le ministre compétent ferait rapport annuellement aux Chambres de l'exécution du contrat de gestion et que les éléments du plan d'entreprise concernant l'ensemble des tâches de service public seraient communiqués aux Chambres avant approbation ministérielle. Cette proposition de loi dispose en outre que si une entreprise publique souhaite créer une filiale pour l'exécution de ses tâches de service public, le dossier sera transmis aux Chambres avant une éventuelle approbation par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Selon M. Roelants du Vivier, il s'agit d'une proposition de loi qui permettrait de renforcer la nature publique de ces entreprises, précisément au moment où le rôle et la structure des entreprises publiques sont revus dans la perspective d'une meilleure prise en compte des intérêts de l'actionnaire principal, c'est-à-dire des intérêts de l'État.

En ce qui concerne la nouvelle structure de la SNCB proposée dans le projet de loi en discussion, M. Roelants du Vivier souligne que le comité stratégique reprend en son sein six représentants des travailleurs, au lieu de deux actuellement au sein du conseil d'administration. Les syndicats seront bien représentés dans le comité stratégique, mais il craint que le comité stratégique, le comité d'orientation et le conseil d'administration puissent se parasiter mutuellement. Il souhaiterait qu'il y ait véritablement une délimitation claire des compétences et des responsabilités de chacun de ces trois organes. Il aimerait recevoir des éclaircissements à ce propos de la part de la ministre.

Le rapport mensuel des comptes par secteur d'activité est très important. Ce rapport permettra d'éviter à l'avenir des erreurs telles que celle d'ABX, qui a eu pour effet de détourner 600 millions d'euros destinés au rail vers la concurrence routière, ce qui est un comble.

Bref, les plus belles structures ne sont efficaces qu'en raison des hommes et des femmes qui y sont placés.

M. Van Quickenborne propose tout d'abord d'organiser des auditions sur les fondements de la loi relative aux entreprises publiques économiques. En effet, depuis que les projets de loi à l'examen ont été votés à la Chambre, on a lancé un débat fondamental sur la loi en question et plusieurs parlementaires ont

lende parlementsleden aangekondigd dat zij de voorliggende ontwerpen, middels een wetsvoorstel, zouden willen aanpassen.

Spreeker betreurt ten eerste dat er geen objectieve, maar wel politieke, maatstaven worden gehanteerd bij de verdeelsleutels en eist meer transparantie, zowel met betrekking tot de NMBS als haar dochterondernemingen, en onderstreept de eis naar een vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS. De discussie over de regionalisering van de spoorwegen is nog niet beëindigd, moet zelfs nog beginnen.

Over de toekomst van de NMBS en de noodzaak aan een snelle oplossing voor een aantal hindernissen, bestempelt de spreker voorgestelde hervormingen als «too little, too late». Indien de NMBS een goede maatschappij wordt die de universele dienstverlening garandeert, dan moet zij het geloof in haar eigen on aantastbaarheid durven in vraag stellen. Niemand durfde te voorspellen dat SABENA uiteindelijk tot een faillissement ging leiden, maar de situatie van de NMBS vandaag is even onheilspellend omdat de schuldenberg een faillissement doet voorspellen. In 2004 zal de schuldenberg 12,39 miljard EUR bedragen. In tegenstelling tot in Duitsland en Frankrijk waar de Staat dit heeft ingecalculeerd, werd dit niet in België gedaan. Het is onvermijdelijk dat bij een volgende regeringsvorming de discussie moet worden gevoerd. Het is jammer dat deze regering dit probleem niet heeft willen oplossen.

De kritiek «too little, too late» geldt ook voor het goederenvervoer. Terwijl het aandeel van het spoor in 1970 nog 33 % bedroeg voor de hele Europese Unie is dit cijfer in 1998 gedaald tot 14 %. Het goederenvervoer per spoor boet zwaar in ten voordele van het goederenvervoer over de weg en over het water. Het is opvallend dat de meeste parlementsleden iedere keer weer nauwelijks aandacht besteden aan het goederenvervoer per spoor terwijl het nochtans opbrengsten kan genereren. Spreker verwijst in dat verband naar de enorme vraag van grote bedrijven in Antwerpen om goederenvervoer beter te begeleiden.

De hervormingen komen ook te laat op het vlak van de liberalisering die op 15 maart 2003 een feit moet zijn. In België is men, in tegenstelling tot andere landen, te weinig voorbereid. Liberalisering veronderstelt ook een onafhankelijke regulator voor het spoor, hetgeen niet bestaat in ons land.

Deze wetsontwerpen zijn te licht om fundamentele hervormingen voor de toekomst in te vullen. Sommigen suggereren om op termijn, een splitsing te voor-

déclaré qu'ils souhaitaient adapter les projets de loi par le biais d'une proposition de loi.

L'intervenant regrette vivement qu'on ait utilisé des critères politiques et non pas des critères objectifs pour la fixation des clés de répartition; il réclame une transparence plus grande en ce qui concerne tant la SNCB que ses filiales et il souligne l'exigence d'une représentation des régions au sein du conseil d'administration de la SNCB. Le débat sur la régionalisation des chemins de fer n'est pas terminé puisqu'il doit encore commencer.

Au sujet de l'avenir de la SNCB et de la nécessité de lever rapidement un certain nombre d'obstacles, il estime que les réformes proposées arrivent trop tard et sont insuffisantes. Si la SNCB devient une bonne société, garantissant le service universel, elle doit oser cesser de croire qu'elle est inattaquable. Personne n'osait prédire que la Sabena finirait par tomber en faillite, mais la situation actuelle de la SNCB est tout aussi alarmante, car l'ampleur de sa dette laisse présager une faillite. En 2004, la dette de la SNCB atteindra 12,39 milliards d'EUR. La Belgique n'a pas pris cette dette en compte, contrairement à ce qui a été fait en Allemagne et en France. On ne pourra éviter un débat à ce sujet lors d'une prochaine formation de gouvernement. Il est regrettable que l'actuel gouvernement n'ait pas voulu résoudre le problème.

La critique relative à la timidité des mesures et à leur caractère tardif vaut également pour le transport des marchandises. Si la part des chemins de fer dans le transport de marchandises représentait encore 33 % pour l'ensemble de l'Union européenne en 1970, elle n'était plus que de 14 % en 1998. Le transport de marchandises par chemin de fer a fortement régressé au profit du transport de marchandises par route et du transport fluvial. L'intervenant trouve frappant que la plupart des parlementaires consacrent très peu d'attention au chemin de fer quand il est question de transport de marchandises alors que ce mode de transport pourrait générer des bénéfices. À ce sujet, il fait référence à la demande énorme d'amélioration de l'accompagnement des transports de marchandises qui émane des grandes entreprises de la région anversoise.

Les réformes viennent également trop tard dans la perspective de la libéralisation qui sera effective le 15 mars 2003. La Belgique est insuffisamment préparée, contrairement à d'autres pays. La libéralisation suppose aussi qu'il y ait un régulateur indépendant pour les chemins de fer, ce qui n'est pas le cas dans notre pays.

Les projets de loi en question sont trop légers pour pouvoir concrétiser des réformes fondamentales pour l'avenir. D'aucuns suggèrent de prévoir à terme une

zien tussen het binnenlands vervoer en het goederen- en internationaal vervoer zodat de NMBS een performante maatschappij kan worden. Dit betekent niet dat de bijdrage van de belastingbetaler ten voordele van het binnenlands vervoer vervalt, maar wel de invoering van twee performante cellen. Volgens deskundigen in het vervoerswezen zal deze discussie onvermijdelijk moeten gevoerd worden, alleen heeft deze regering het niet kunnen doen, omwille van de te verschillende visies in haar schoot.

Wat betreft de bezoldiging en transparantie, verwijst de heer Van Quickenborne naar een aantal vragen gesteld die hij heeft gesteld over de verloning van bestuurders en managers in overheidsbedrijven. De minister heeft op deze vragen geantwoord dat zij hierover de NMBS gecontacteerd had, maar dat haar vraag onbeantwoord is gebleven. Aangezien de minister bevoegd is voor de NMBS kan zij deze regel van transparantie van bezoldiging opleggen voor de NMBS en moet zij het wetsontwerp van de regering over deze problematiek niet afwachten. De belastingbetaler betaalt aanzienlijke sommen aan de NMBS. Het is dan ook te betreuren dat er geen antwoord komt op de vragen naar de verloning van de gedelegeerd bestuurder en de leden van de raad van bestuur en het directiecomité. Niets belet de minister om in het voorliggende ontwerp een dwingende bepaling op te nemen. Dit wil niet zeggen dat de cijfers automatisch publiek worden gemaakt, maar dat minstens de minister erover moet beschikken.

De vertegenwoordiging van de vakbonden in de raad van bestuur is een fundamenteel punt. We stellen vast dat de liberale vakbond voor de eerste keer haar intrede doet in de NMBS, namelijk in het strategisch comité. Hierdoor wordt de verzuiling versterkt. Spreker is het fundamenteel niet eens met deze intrede omdat de criteria voor representativiteit van de vakbonden niet objectief zijn vastgelegd. Zo is de onafhankelijke vakbond bij de spoorweg, OVS, op basis van haar ledencijfers, representatiever dan de liberale vakbond en meer gelegitimeerd om vertegenwoordigd te zijn in het strategisch comité, terwijl zij geweerd worden. Voor de vertegenwoordiging wordt immers verwezen naar de Nationale Arbeidsraad en het is de minister van Arbeid die beslist of een vakbond al dan niet tot de Nationale Arbeidsraad behoort. België werd hiervoor reeds meermaals veroordeeld door internationale arbeidsorganisaties want er worden geen objectieve criteria gehanteerd.

Het is opvallend dat sinds 1959 er geen sociale verkiezingen meer zijn georganiseerd in de openbare sector, in tegenstelling tot de private sector waar telkenmale de verdeelsleutel wordt vastgelegd. Heeft de regering de intentie om, bij de NMBS, de representativiteit aan de werkelijkheid te toetsen?

scission entre le transport intérieur et les transports de marchandises et international, pour permettre à la SNCB de devenir une société performante. Cela signifie non pas que le citoyen n'apportera plus sa contribution au transport intérieur, mais que l'on va créer deux cellules performantes. Selon les experts en matière de transport, on ne pourra pas échapper à la nécessité de consacrer un débat à cette question; le gouvernement actuel n'a pas pu organiser un tel débat parce qu'il y a de trop grandes divergences de vues en son sein.

En ce qui concerne la rémunération et la transparence, M. Van Quickenborne fait référence à une série de questions qu'il a posées au sujet de la rémunération des administrateurs et des managers dans les entreprises publiques. La ministre a répondu en déclarant qu'elle avait contacté la SNCB à ce sujet, mais qu'elle n'avait pas obtenu de réponse. Comme elle est la ministre compétente pour ce qui est de la SNCB, elle peut contraindre la SNCB à appliquer la règle de la transparence en ce qui concerne les rémunérations, sans avoir à attendre le projet de loi du gouvernement sur cette question. Le contribuable verse des sommes considérables à la SNCB. Il est dès lors regrettable que l'on ne réponde pas aux questions relatives à la rémunération de l'administrateur délégué et des membres du conseil d'administration et du comité de direction. Rien n'empêche la ministre d'inscrire une disposition contraignante dans le projet de loi à l'examen. Cela signifie non pas que les chiffres doivent être rendus publics automatiquement, mais qu'ils devraient au moins être communiqués au ministre.

La représentation des syndicats au sein du conseil d'administration est une question fondamentale. Nous constatons que, pour la première fois, le syndicat libéral fait son entrée dans la SNCB, plus précisément au sein du comité stratégique. On renforce ainsi les «piliers». L'intervenant est fondamentalement opposé à cette entrée du syndicat libéral parce que les critères de représentativité des syndicats n'ont pas été définis de manière objective. C'est ainsi que le SIC (Syndicat indépendant des cheminots) est plus représentatif, en termes de nombre de membres que le syndicat libéral et qu'il aurait davantage le droit que celui-ci d'être représenté au sein du comité stratégique; or il en est exclu. En ce qui concerne la représentation, on renvoie en effet au Conseil national du travail, et c'est le ministre de l'Emploi qui décide si un syndicat appartient ou non au Conseil national du travail. Les organisations internationales du travail ont déjà condamné la Belgique à plusieurs reprises en raison de l'absence de critères objectifs.

Il est frappant de constater qu'il n'y a plus eu d'élections sociales dans le secteur public depuis 1959, contrairement à ce qui fut le cas dans le secteur privé où la clé de répartition est fixée à nouveau à chaque élection. Le gouvernement envisage-t-il de confronter la représentativité au sein de la SNCB à la réalité?

Een volgende punt dat de heer Van Quickenborne aansnijdt betreft de corporate governance.

Het is niet noodzakelijk om het directiecomité volledig afzijdig te houden van de raad van bestuur. De vraag is wel of de directieleden al dan niet het overwicht moeten krijgen in de raad van bestuur. Zo heeft de gedelegeerd-bestuurder van de NMBS in *Trends* van 15 november 2001 verklaard dat: «Ik moet een wet volgen die bepaalt dat een directeur moet kunnen doorgroeien naar de raad van bestuur, én dat er geen band mag zijn tussen directie en bestuurders.» Hiermee geeft hij aan dat hij niet akkoord gaat met het voorliggende wetsontwerp, hetgeen weinig goeds voorspelt voor de toekomst van de NMBS als performant bedrijf. Blijkbaar is het overleg tussen de minister en de gedelegeerd bestuurder en de raad van bestuur over corporate governance niet goed verlopen.

Een tweede element van corporate governance zijn de verschillende comités die worden opgericht en de onduidelijke afbakening van de bevoegdheden. Het ware aangewezen om het onderscheid tussen het strategisch comité en de raad van bestuur te verduidelijken.

Spreker is het niet eens met de vergelijking die de minister gemaakt heeft tussen de verschillende comités bij de NMBS en de commissies in het Parlement. Ieder lid van een parlamentscommissie is ook vertegenwoordigd in het Parlement, hetgeen niet het geval is voor de leden van de comités bij de NMBS. De positie van een lid van een comité kan niet vergeleken worden met de positie van een lid van de raad van bestuur.

De politisering brengt ons in een vervelend parket omdat de recente discussies precies de relatie van de politieke wereld ten opzichte van de economische overheidsbedrijven betreffen. Wil de politiek haar greep op de economische overheidsbedrijven vergroten? Zo ja, op welke manier? Spreker past voor een raad van bestuur die enkel op partijpolitieke basis wordt samengesteld en voor elk systeem waardoor politieke partijen in de raden van bestuur van economische overheidsbedrijven hun mannetje plaatsen. Zo valt op dat de raad van bestuur van De Post, die werd vervangen bij het aantreden van deze regering, werd generationaliseerd, vooral langs Vlaamse zijde, en dat er mensen met ervaring in het bedrijfsleven werden aangewezen. Kan de minister de garantie geven dat er geen partijpolitieke sleutels meer zullen worden gehanteerd bij de benoeming van de raad van bestuur? Spreker wil een uitdrukkelijk antwoord.

M. Van Quickenborne aborde la question de la gouvernance d'entreprise.

Il n'est pas nécessaire de séparer totalement le comité de direction du conseil d'administration. La question est toutefois de savoir si les membres du comité de direction doivent ou non avoir une voix prépondérante au sein du conseil d'administration. L'administrateur délégué de la SNCB a fait à cet égard la déclaration suivante dans le *Trends* du 15 novembre 2001 : «Je dois me conformer à une loi qui dispose qu'un directeur doit pouvoir accéder au conseil d'administration et qu'il ne peut y avoir aucun lien entre la direction et les administrateurs.» Il a indiqué ainsi qu'il n'approuve pas le projet de loi à l'examen, ce qui ne présage rien de bon pour l'avenir de la SNCB en tant qu'entreprise performante. La concertation entre la ministre et l'administrateur délégué au sujet de la gouvernance d'entreprise ne s'est manifestement pas bien déroulée.

Un deuxième aspect de la gouvernance d'entreprise réside dans la création de divers comités et dans le fait que les compétences sont délimitées de manière imprécise. Il conviendrait de préciser quelle est la différence entre le comité stratégique et le conseil d'administration.

L'intervenant n'est pas d'accord avec la comparaison que la ministre a faite entre les divers comités de la SNCB et les commissions du Parlement. Chacun des membres d'une commission du Parlement est représenté également au sein du Parlement; ce n'est pas le cas des membres des comités de la SNCB. On ne peut comparer la position d'un membre d'un comité avec celle d'un membre du conseil d'administration.

La politisation nous met dans une situation difficile, car les débats récents concernent précisément la relation qui existe entre le monde politique et les entreprises publiques économiques. Le monde politique souhaite-t-il renforcer son emprise sur les entreprises publiques économiques? Dans l'affirmative, de quelle manière? L'intervenant est opposé à un conseil d'administration dont la composition serait déterminée exclusivement en fonction de normes partisans et il est opposé à tout système qui permettrait aux partis de placer leurs représentants au sein des conseils d'administration des entreprises publiques économiques. On constate ainsi que le conseil d'administration de La Poste, qui a été remplacé à l'avènement du gouvernement actuel, a été rationalisé — du côté flamand surtout — et qu'on a désigné des personnes ayant une expérience du monde des affaires. La ministre peut-elle garantir qu'on n'utilisera plus de clés de répartition partisans pour ce qui est de la nomination des membres du conseil d'administration? L'intervenant souhaite obtenir une réponse explicite.

Waarom zou meer greep van de politiek op economische overheidsbedrijven niet kunnen refereren naar een grotere rol van het Parlement? Het wetsvoorstel van de heer Philippe Monfils tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, met het oog op een betere transparantie en controle (nr. 2-974) is een voorstel in die richting. Als dit voorstel echter betekent dat ieder parlementslid het recht heeft om zijn lokale spoorlijn te promoten, dan kan de heer Van Quickenborne er niet mee instemmen. Een parlementslid mag niet vervallen in het vertegenwoordigen van deelbelangen in het nationale Parlement.

Wat betreft de vakbonden, wenst spreker enige cijfergegevens over het aantal vrijgestelden per vakbond bij de NMBS en de kostprijs van deze vrijgestelden voor de NMBS.

Ten slotte peilt de heer Van Quickenborne naar de relatie van de minister met de gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Zijn er regelmatige ontmoetingen voorzien en wat wordt er besproken? Wat waren de resultaten van de bespreking over dit wetsontwerp?

De heer Ramoudt is van oordeel dat de grote verdienste van beide wetsontwerpen is dat een log apparaat als de NMBS wordt opengemaakt. De ontwerpen zijn wellicht niet perfect, doch vormen een aanzet naar het wegwerken van immobilisme, gebrek aan dynamiek, aan ondoorzichtigheid en aan onverantwoording. Er is door de wetsontwerpen vooruitgang geboekt. Aangezien het project zich over 12 jaar uitstrekt, zal bijsturing wellicht noodzakelijk zijn.

Deze wetsontwerpen betekenen een aantal opmerkelijke veranderingen, zoals het feit dat de vakbonden niet langer vertegenwoordigd zijn in de raad van bestuur. Binnen de NMBS wordt hier klaarblijkelijk zeer zwaar aan getild gezien de recente stakingen. Toch is deze wijziging positief omdat vakbondsafgevaardigden in de raad van bestuur een specifieke positie innemen, soms zelfs een sterkere positie dan de andere leden van de raad, hetgeen het evenwicht binnen de raad van bestuur verstoort. De macht van de vakbond over haar leden en over de exploitatie van de NMBS kan beslissingen ten gunste van de NMBS, die door de vakbonden anders worden bekeken, tegenwerken.

Wat de heer Ramoudt in het wetsontwerp mist is een bepaling dat de NMBS zich tot haar *core-business* moet beperken, namelijk het vervoer van personen en goederen. De NMBS laat zich meer en meer in met activiteiten buiten haar werkveld, zoals bijvoorbeeld ABX en allerlei activiteiten op de immobiliënmarkt.

Pourquoi le renforcement de l'empire du politique sur les entreprises publiques économiques ne pourrait-il pas être réalisé par le biais d'un renforcement du rôle du Parlement? La proposition de loi de M. Philippe Monfils modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, en vue d'assurer plus de transparence et de contrôle (n° 2-974) va dans le sens d'un tel renforcement. M. Van Quickenborne déclare toutefois que si la loi proposée donne à chaque parlementaire le droit de promouvoir sa ligne ferroviaire locale, il ne pourra pas la voter. Un parlementaire ne peut pas se laisser aller à défendre des intérêts particuliers au sein du Parlement national.

Pour ce qui est des syndicats, il désire obtenir quelques données concernant le nombre d'exemptés pour les divers syndicats au sein de la SNCB et le coût qu'ils entraînent pour ceux-ci.

Enfin, l'intervenant s'enquiert des rapports entre la ministre et l'administrateur délégué de la SNCB. Des rencontres à intervalles réguliers ont-elles été prévues? Quels sont les sujets abordés au cours de ces rencontres? Quels ont été les résultats de la discussion relative au projet de loi à l'examen.

M. Ramoudt estime que les deux projets de loi ont le grand mérite de s'attaquer à l'appareil rigide qu'est la SNCB. Ils ne sont sans doute pas parfaits, mais ils représentent une première étape dans la lutte contre l'immobilisme, le manque de dynamisme, l'absence de transparence et la non-responsabilité. Les projets de loi ont permis de faire progresser les choses. Comme le projet de loi vaut pour une période de 12 ans, il sera probablement nécessaire d'y apporter des adaptations.

Ces deux projets de loi apportent un certain nombre de changements remarquables, comme le fait que les syndicats ne sont plus représentés au conseil d'administration. Il semblerait que l'on fasse grand cas de cette non-représentation au sein de la SNCB, comme le montrent les grèves qui ont eu lieu récemment. Cette modification est malgré tout positive étant donné que les délégués syndicaux adoptent au conseil d'administration une position spécifique, plus forte parfois que celle des autres membres du conseil, ce qui perturbe l'équilibre à l'intérieur du conseil d'administration. Le pouvoir que les syndicats ont sur leurs membres et sur l'exploitation de la SNCB peut s'avérer néfaste pour des décisions favorables à la SNCB, mais que les syndicats considèrent différemment.

M. Ramoudt constate que le projet de loi ne contient pas de disposition prévoyant que la SNCB doit se limiter à son activité principale, c'est-à-dire le transport de personnes et de marchandises. De plus en plus, la SNCB se livre à des activités qui se situent en dehors de son domaine, comme ABX et des activités de toutes sortes sur le marché immobilier.

ABX wordt alsmaar ondoorzichtiger en oncontroleerbaarder, terwijl er, indirect, heel wat overheids-geld naartoe vloeit om expansies te bekostigen, zodat het een groot en log geheel wordt. Spreker waarschuwt de minister dat de Belgische Staat zich eens zal moeten verantwoorden tegenover de Europese commissie voor deze werkwijze. Spreker verwijst daarbij naar Duistland en de procedure over de Deutsche Post die gelijkaardige initiatieven had genomen.

Ook de activiteiten op de immobiliënmarkt van de NMBS zijn niet opgenomen in dit wetsontwerp. De NMBS zoekt klaarblijkelijk naar lucratieve manieren om zich te bewegen binnen de markt van de immobiliën.

Volgens de heer Ramoudt moet het goederenvervoer als eerste geliberaliseerd worden. De NMBS is geen toonvoorbeeld voor een goed goederenvervoer. Haar aandacht gaat eerder naar andere projecten dan naar het ondersteunen van regeringsbeslissing om het goederenvervoer langs de weg te verminderen, zodat zij niet als een volwaardige partner kan beschouwd worden. Daarom moet, in het raam van de liberalisering, een duidelijk signaal gegeven aan de privé actoren op deze markt zodat zij op korte termijn kunnen inspelen op het aanbod van de NMBS en op de privatisering van het goederenvervoer.

Het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten wordt door sommigen bekritiseerd omdat de Vlaamse belangen blijkbaar niet genoeg verdedigd zijn. De heer Ramoudt wijst op de positieve elementen in het akkoord, namelijk dat de gewesten door het systeem van pre-financiering kunnen participeren in de spoorweg zodat de economische dynamiek, die in Vlaanderen fundamenteel verschilt van deze in Wallonië, kansen krijgt. Vlaanderen kan niet afhankelijk van de 60/40 regel blijven. De pre-financiering zal toelaten om de Vlaamse dynamiek te ontplooiën, in het bijzonder door de ontsluiting van de zeehavens, zeker de haven van Antwerpen.

Spreker verklaart dat het samenwerkingsakkoord op 26 november 2001 ingediend is in het Vlaams Parlement en verwezen naar de bevoegde commissie. Het zal tijdig in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement worden gestemd.

De heer Poty wenst dat er, voor wat het investeringsplan betreft, meer aandacht wordt besteed aan de inkomsten. Het is normaal dat de inkomsten die het GEN en de uitbreiding van de capaciteit zullen genereren pas over 10-12 jaar tastbaar zullen zijn, maar andere investeringen zullen vlugger productief zijn, zoals bijvoorbeeld investeringen in nieuwe voertuigen, veiligheid, onthaal van de reizigers. Kan de minister enige cijfers geven over de opbrengsten van dergelijke investeringen?

ABX devient de plus en plus opaque et incontrôlable, alors qu'elle bénéficie, indirectement d'un flux important de deniers publics pour financer des expansions et qu'elle devient un ensemble vaste et pesant. L'intervenant avertit la ministre que l'État belge pourrait bien devoir un jour se justifier devant la Commission européenne au sujet du procédé utilisé. Il renvoie à cet égard à l'exemple de l'Allemagne et à la procédure relative à la Deutsche Post, qui avait pris des initiatives similaires.

Les activités déployées par la SNCB sur le marché immobilier ne sont pas non plus visées dans le projet de loi à l'examen. La SNCB cherche apparemment à réaliser des opérations lucratives sur le marché immobilier.

Selon M. Ramoudt, il faut libéraliser d'abord le transport des marchandises. La SNCB n'est pas un modèle de bon transport des marchandises. Plutôt que de soutenir la décision du gouvernement de réduire le transport de marchandises par route, elle s'intéresse à d'autres projets et ne peut donc être considérée comme un partenaire à part entière. C'est pourquoi il convient, dans le cadre de la libéralisation, de donner un signal clair aux acteurs privés de ce marché pour qu'ils puissent, à court terme, s'adapter à l'offre de la SNCB et à la privatisation du transport des marchandises.

D'aucuns critiquent l'accord de coopération entre le pouvoir fédéral et les régions parce que les intérêts flamands n'ont apparemment pas été suffisamment défendus. M. Ramoudt souligne les éléments positifs de l'accord, qui permet aux régions de prendre une participation dans les chemins de fer par le biais du système du préfinancement et donc de donner ses chances à la dynamique économique, qui diffère fondamentalement en Flandre et en Wallonie. La Flandre ne peut continuer à dépendre de la règle 60/40. Le préfinancement permettra de déployer la dynamique flamande, notamment par le désenclavement des ports maritimes, en particulier celui du port d'Anvers.

L'intervenant déclare que l'accord de coopération a été déposé au Parlement flamand le 26 novembre 2001 et envoyé à la commission compétente. Il y sera voté en temps utile par l'assemblée plénière.

M. Poty souhaite qu'en ce qui concerne le plan d'investissements, on accorde davantage d'attention aux recettes. Il est normal que les recettes qui seront générées par le RER et par le renforcement de la capacité ne deviennent tangibles que dans dix à douze ans, mais d'autres investissements, comme ceux réalisés en matière de véhicules nouveaux, de sécurité et d'accueil des voyageurs seront plus rapidement productifs. La ministre peut-elle fournir quelques chiffres quant au produit de ce type d'investissements?

Via de vakbondsorganisaties heeft spreker vernomen dat werken dubbel aangerekend worden, namelijk, enerzijds, door de kostprijs van de investering en, anderzijds, door het verlies aan reizigers tijdens de werken. Wat denkt de minister hierover?

Een ander punt van kritiek betreft de bescherming van de gezondheid van reizigers en werknemers die prestaties in een trein verrichten.

Spreker verwijst naar zijn wetsvoorstel betreffende het rookverbod in de binnenlandse reizigerstreinen (zie stuk Senaat, nr. 2-157/1). In vele treinstellen is er geen echte scheiding tussen het rokers en niet-rokers gedeelte, zodat een totaal rookverbod zich opdringt. Tegenstanders van het wetsvoorstel werpen echter op dat een totaal rookverbod treinreizigers zal afschrikken, maar de heer Poty meent dat gezondheid moet primeren. Daarenboven werd een uitstekend amendement voorgesteld (van de heer Ramoudt, zie stuk Senaat, nr. 2-157/2) dat voorziet dat voor rokers volledig afgesloten ruimten moeten voorzien worden, met dien verstande dat deze ruimten volledig kunnen worden geïsoleerd van de rookvrije ruimtes waardoor het binnendringen van de rook naar deze rookvrije ruimtes verhinderd wordt.

De minister heeft bij de bespreking van dit wetsvoorstel verklaard dat een dergelijke ingreep in het beheerscontract voorzien moet worden. Spreker hoopt dat een rookverbod, of minstens de volledig afgesloten ruimten, onder de hoofding «veiligheid» in het beheerscontract zal voorzien worden. Tot op heden staan we echter nergens, zodat in feite het wetsvoorstel beter verder beproven wordt zodat de commissie zich erover kan uitspreken. Een rookverbod is een essentieel aspect van het veiligheidsbeleid van de NMBS, want het hoeft geen betoog dat roken schadelijk is voor de gezondheid.

De heer Caluwé verklaart dat de voorliggende wetsontwerpen een typisch produkt zijn van de regerende, tegennatuurlijke coalitie want de ontwerpen zijn noch voor de NMBS noch voor de mobiliteit positief te noemen. In feite zou het de meerderheidspartijen goed uitkomen dat het Vlaams Parlement niet instemt met het samenwerkingsakkoord hetgeen hen dan een alibi verschaft om deze ontwerpen niet te moeten stemmen.

Er werd reeds verwezen naar de oude liberale ideologie en het wantrouwen tegenover de vakbonden, onder meer door de heer Ramoudt. Door het verwijderen van de vakbondsafgevaardigden uit de raad van bestuur hoopt men op meer sociale rust. Het wantrouwen tegenover overheidsbedrijven is ook aan bod gekomen, met als resultaat dat de NMBS onvoldoende middelen krijgt om toe te laten zich in een

L'intervenant a appris par les organisations syndicales que les travaux étaient imputés deux fois, d'une part pour le coût de l'investissement et d'autre part pour la perte de voyageurs durant les travaux. Qu'en pense la ministre?

Une autre critique concerne la protection de la santé des voyageurs et de celle des travailleurs qui effectuent leurs prestations à bord des trains.

L'intervenant renvoie à sa proposition de loi portant interdiction de fumer dans les voitures de chemins de fer des services intérieurs (voir le doc. Sénat, n° 2-157/1). Dans de nombreuses rames, il n'y a pas vraiment de séparation entre la partie réservée aux fumeurs et celle réservée aux non-fumeurs, de sorte qu'une interdiction totale de fumer s'avère nécessaire. Les adversaires de la proposition de loi prétendent qu'une interdiction totale de fumer dissuadera certains voyageurs, mais M. Poty estime que la santé est plus importante. De plus, un très bon amendement a été déposé (par M. Ramoudt, voir doc. Sénat, n° 2-157/2) visant à faire aménager des espaces complètement fermés réservés aux fumeurs, étant entendu que ces espaces puissent être entièrement isolés des espaces réservés aux non-fumeurs, de manière à empêcher la pénétration de la fumée dans ceux-ci.

Au cours de la discussion de la proposition de loi précitée, la ministre a déclaré qu'il fallait prévoir pareille intervention dans le contrat de gestion. L'intervenant espère qu'une interdiction de fumer, ou à tout le moins, des espaces complètement fermés, seront prévus au chapitre «sécurité» du contrat de gestion. À ce jour, rien n'a toutefois été réalisé; il vaut donc mieux poursuivre l'examen de la proposition de loi pour que la commission puisse se prononcer sur celle-ci. Une interdiction de fumer constitue un aspect essentiel de la politique de sécurité de la SNCB, car les effets néfastes du tabagisme sur la santé ne sont plus à démontrer.

M. Caluwé déclare que les projets de loi à l'examen sont un produit typique de la coalition contre nature qui est au pouvoir, car ils n'ont d'effets positifs ni pour la SNCB, ni pour la mobilité. En fait, cela arrangerait bien les partis de la majorité que le Parlement flamand ne donne pas son assentiment à l'accord de coopération: ils auraient aussi l'alibi nécessaire pour ne pas devoir voter ces projets.

Il a déjà été fait référence à la vieille idéologie libérale et à la méfiance que suscitent les syndicats, notamment par M. Ramoudt. En écartant les représentants syndicaux du conseil d'administration, on escompte plus de paix sociale. On a aussi joué de la méfiance à l'égard des entreprises publiques, avec comme résultat que la SNCB n'obtient pas les moyens suffisants pour pouvoir se placer en position concur-

gunstige concurrentiële positie voor te bereiden op de Europese markt. Het exploitatieverlies zal alleen vergroten.

Het is merkwaardig dat de heer Ramoudt uithaalt tegen het feit dat de NMBS zich op de immobiliënmarkt begeeft, terwijl deze regering de NMBS oplegt om uit de immobiliën voldoende middelen te halen voor haar werking en voor de financiering van het investeringsplan. De heer Caluwé ziet wel enkele storende elementen, namelijk dat enkele zeer interessante gronden, eigendom van de NMBS, door de gemeenschappen maatschappelijk zeer goed zouden gebruikt kunnen worden, vooral gelet op het huidige ruimtegebrek, maar dat de NMBS wacht met het op de markt brengen van deze gronden tot de prijs voldoende hoog is om het doel, opgelegd door de regering, te kunnen bereiken.

De heer Caluwé is vooral kritisch tegenover het financiële plaatje dat wordt opgehangen, want de toekomst van de spoorwegen komt in het gedrang. Het investeringsplan vertoont een zeer groot tekort dat op de één of andere wijze zal moeten aangevuld, vooral dan met gemeenschapsmiddelen.

Het investeringsplan geldt voor de periode 2002-2015, maar tijdens de lopende legislatuur voorziet de regering slechts 91,72 miljoen EUR extra, waardoor in feite de eerste drie jaren van het investeringsplan niet meegerekend mogen worden. Het investeringsplan is dus geen echt 15 jaren-plan, maar eerder een 10 jaren-plan, namelijk voor de periode 2005-2015. De verbintenissen zullen bijgevolg dus niet tijdens deze legislatuur en door deze coalitie worden gedragen.

Het tekort moet de NMBS zelf aanvullen door middel van privaat-publieke samenwerking. Een dergelijke samenwerking is nooit gratis in die zin dat de private partner altijd een return eist. Spreker heeft zijn twijfels dat een dergelijke samenwerking een bedrag van 297 miljoen EUR zal opleveren.

Wat betreft de zogenaamde pre- en co-financiering vanwege de gewesten, verwijst spreker naar het advies van de Raad van State: de gewesten zijn weliswaar bevoegd om de aanleg van stationsomgevingen, parkings, haltes voor trams en bussen mee te financieren, maar niet voor het aanleggen van tunnels wanneer door deze tunnels alleen treinen zullen rijden. Precies dit laatste wordt door de regering als voorbeeld voor de pre-financiering aangehaald.

Tegenover dit gegeven staan de wel zeer grote communautaire toegevingen die de regerende meerderheid gedaan heeft en die volledig in strijd zijn met de moties en resoluties die in het Vlaams Parlement zijn goedgekeurd.

De aanbevelingen in de resoluties worden nergens bereikt: zo zijn de gewesten niet vertegenwoordigd in

rentiële favorabele sur le marché européen. Les pertes d'exploitation ne feront qu'augmenter.

Il est surprenant d'entendre M. Ramoudt critiquer le fait que la SNCB s'engage sur le marché immobilier alors que ce gouvernement lui impose de trouver dans l'immobilier des moyens suffisants pour son fonctionnement et pour le financement du plan d'investissements. M. Caluwé relève néanmoins certains éléments dérangeants, notamment le fait que quelques terrains très intéressants, appartenant à la SNCB, pourraient être très bien utilisés dans un but social par les communautés, eu égard surtout au manque actuel d'espace, mais que la SNCB attend pour mettre ces terrains sur le marché que leur prix soit suffisamment élevé, et ce afin de pouvoir atteindre l'objectif que lui impose le gouvernement.

M. Caluwé critique surtout l'aspect financier des choses, car l'avenir des chemins de fer est mis en péril. Le plan d'investissements accuse un déficit considérable, qu'il faudra combler de l'une ou l'autre manière, et surtout avec des moyens apportés par les communautés.

Le plan d'investissements porte sur la période 2002-2015, mais le gouvernement ne prévoit que 91,72 millions d'EUR supplémentaires au cours de l'actuelle législature, de sorte qu'il ne faut pas y inclure les trois premières années. Le plan d'investissements n'est donc pas vraiment un plan pour quinze ans, mais plutôt un plan décennal, couvrant la période 2005-2015. Les engagements ne seront donc pas supportés au cours de l'actuelle législature ni par l'actuelle coalition.

La SNCB doit elle-même combler le déficit grâce à une collaboration du privé et du public. Pareille collaboration n'est jamais gratuite, en ce sens que le partenaire privé exige toujours un rendement. L'intervenant doute qu'une telle collaboration puisse rapporter un montant de 297 millions d'EUR.

Pour ce qui est du «préfinancement» et du «cofinancement» par les régions, l'intervenant renvoie à l'avis du Conseil d'État: il est vrai que les régions sont compétentes pour aider à financer l'aménagement des alentours des gares, les aires de stationnement, les arrêts de trams et de bus, mais pas la construction de tunnels si ceux-ci servent uniquement au passage de trains. Or, c'est précisément ce dernier cas que le gouvernement cite comme exemple de préfinancement.

Face à cela, il y a les concessions communautaires, effectivement très importantes, que la majorité au pouvoir a consenties et qui sont tout à fait contraires aux motions et résolutions adoptées par le Parlement flamand.

Les recommandations qui figurent dans ces résolutions ne sont réalisées en rien. Ainsi les régions ne

de raad van bestuur van de NMBS, terwijl de leiding van de NMBS onderworpen wordt aan een dubbele handtekening, met andere woorden er zal permanent iemand van de andere taalrol waken en elke beslissing zal communautair worden afgewogen.

De 60/40 verdeelsleutel voor investeringen wordt gehandhaafd terwijl er nood is aan objectieve criteria op het vlak van de investeringen. Spreker verwijst uitdrukkelijk naar de discussies in de werkgroep «Mobiliteit» (zie: stuk Senaat, nr. 2-448/1 en 2) waar toch een zekere consensus was ontstaan om een aantal projecten uit de 60/40 verdeelsleutel te lichten, namelijk investeringen die de economie van het hele land ten goede komen, zoals investeringen ten voordele van de zeehavens, de luchthaven van Zaventem en rond Brussel. Nu stellen we vast dat de investeringen ten voordele van de havens niet uit de 60/40 sleutel zijn gelicht, maar wel de investeringen voor de couponnetjestrein naar Luxemburg.

Dit is absurd, vooral omdat investeringen om de concurrentiële positie van de zeehavens te handhaven, aanleiding geven tot een stijging van 7 % van de welvaart, ofwel 3,47 miljard EUR meer belastingsopbrengsten. Van dit bedrag gaat slechts 198 miljoen EUR naar de Vlaamse schatkist, terwijl 3,27 miljard EUR naar de federale schatkist vloeit en dus ten goede komt aan het ganse land. De investeringen voor de verdieping van de Schelde worden reeds gefinancierd door het Vlaams gewest, hetzelfde geldt voor de wegeninfrastructuur. In wezen moet de federale overheid alleen de spoorweginvesteringen ten hare laste nemen, maar door het voorliggende wetsontwerp moet nu ook de Vlaamse overheid deze investeringen pre- of cofinancieren opdat ze tijdig gerealiseerd zouden worden zodat de havens in een concurrentie markt kunnen werken.

Om belastingsopbrengsten te realiseren die voor het grootste gedeelte naar de federale schatkist vloeien, moeten investeringen integraal en alleen door het Vlaams gewest worden gefinancierd. Dit is niet meer redelijk. De regering zal erop moeten terugkomen, vooral gelet op het advies van de Raad van State dat stelt dat het Vlaams gewest niet bevoegd is voor spoorweginvesteringen. Er zullen altijd burgers zijn die de aanleg van een tracé voor de spoorweg zullen betwisten en deze zullen argumenten uit het advies van de Raad van State putten om hun stelling te bekrachtigen en de werken te laten stilleggen.

Wat betreft de besprekingen in het Vlaams parlement over het samenwerkingsakkoord is de kans groot dat de meerderheid in het Vlaams parlement enige politieke moed zal opbrengen en er niet mee instemt, vooral gelet op de 6 maanden eerder geleden aangenomen resoluties die aandrongen op een ander spoorakkoord en vooral gelet op het advies van de

sont-elles pas représentées au conseil d'administration de la SNCB, tandis que la direction de la SNCB est assujettie au mécanisme de la double signature, c'est-à-dire qu'il y aura toujours quelqu'un de l'autre rôle linguistique qui veillera et que toute décision passera par la balance communautaire.

On maintient la clé de répartition 60/40 pour les investissements, alors qu'il faudrait des critères objectifs dans ce domaine. L'intervenant renvoie expressément aux discussions qui ont eu lieu au sein du groupe de travail «Mobilité» (voir doc. Sénat, n^{os} 2-448/1 et 2), où on avait quand même abouti à un certain consensus sur la nécessité de soustraire une série de projets à la clé de répartition 60/40, à savoir les investissements bénéficiant à l'économie du pays tout entier, tels ceux en faveur des ports maritimes, de l'aéroport de Zaventem et des environs de Bruxelles. Or, nous constatons qu'on a dispensé de la clé de répartition 60/40, non pas les investissements en faveur des ports, mais bien les investissements en faveur du train qui permet d'aller encaisser ses coupons au Luxembourg.

C'est d'autant plus absurde que les investissements qui visent à préserver la position concurrentielle des ports maritimes produisent un accroissement de 7% de la prospérité, c'est-à-dire 3,47 milliards d'EUR de recettes fiscales supplémentaires, dont 198 millions d'EUR seulement vont au Trésor flamand, tandis que les 3,27 milliards d'EUR autres sont destinés au Trésor fédéral et bénéficient donc au pays tout entier. Les investissements destinés à l'approfondissement de l'Escaut sont déjà financés par la Région flamande; il en va de même pour l'infrastructure routière. En réalité, l'autorité fédérale doit prendre en charge seule les investissements ferroviaires, mais le projet de loi à l'examen sollicite à présent aussi l'autorité flamande pour préfinancer ou cofinancer ces investissements afin qu'ils soient réalisés à temps et que les ports puissent fonctionner sur un marché concurrentiel.

C'est la Région flamande qui doit financer intégralement et à elle seule des investissements destinés à réaliser des recettes fiscales qui bénéficieront principalement au Trésor fédéral. Cela va au-delà du raisonnable. Le gouvernement devra revenir sur la question, surtout vu l'avis du Conseil d'État, qui estime que la Région flamande n'est pas compétente pour les investissements ferroviaires. Il y aura toujours des citoyens qui contesteront le tracé d'une ligne ferroviaire et qui puiseront dans l'avis du Conseil d'État des arguments pour étayer leur thèse et faire arrêter les travaux.

En ce qui concerne les discussions au Parlement flamand sur l'accord de coopération, il est très probable que la majorité au Parlement flamand fera preuve d'un certain courage politique et ne l'approuvera pas, au vu surtout des résolutions qui ont été adoptées six mois plus tôt et qui insistaient sur la nécessité de conclure un autre accord ferroviaire, et compte tenu

Raad van State. Ten behoeve van een betere mobiliteit en voor de toekomst van de NMBS is het wijs om niet verder op deze weg te gaan.

De heer Thissen vreest uit het betoog van de heer Ramoudt te hebben begrepen dat sommigen het goederenvervoer per spoor willen privatiseren. Indien dit voornemen deel uitmaakt van het strategisch plan van de regering werd dan reeds een beslissing hierover genomen?

ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

1. De timing

Het samenwerkingsakkoord is onlangs ingediend in het Vlaams parlement. Dit is geen uiting van enige onwil van de Vlaamse regering, maar wel het gevolg van een regel die de Vlaamse regering zichzelf bij het begin van deze legislatuur heeft opgelegd, namelijk dat eerst het advies van de SERV en de MINA-raad wordt ingewonnen voor een decreet wordt ingediend. De minister onderstreept dat de bevoegde ministers van de Vlaamse regering het samenwerkingsakkoord hebben ondertekend, hetgeen voor haar een voldoende waarborg is.

De beslissingen zijn genomen en moeten in werking treden. Ook moeten de nieuwe structuren geleidelijk aan worden opgezet, in samenspraak met de maatschappij en met de vertegenwoordigers van het personeel. Een hervorming van het organigram vereist tijd. De voorbereidingen zijn al sinds geruime tijd aan de gang, maar de finale onderhandelingen moeten afgerond worden met de nieuwe ploeg van zodra het wetsontwerp en het samenwerkingsakkoord zijn goedgekeurd.

Het beheerscontract voor de NMBS neemt een einde op 31 december 2001. De wet voorziet dat indien het nieuw beheerscontract niet tijdig gefinaliseerd is, het oude contract automatisch wordt verlengd. Er zal geen vacuüm zijn, noch in de leiding van de NMBS, noch voor het beheerscontract.

Op federaal niveau was een akkoord bereikt over de 3 sleutelementen van het beheerscontract, namelijk veiligheid, kwaliteit en stiptheid. Het beheerscontract wordt weliswaar voorbereid in overleg met het directiecomité, maar ook de tussenkaders worden geconsulteerd. Zo hebben verschillende werkvergaderingen reeds plaats gevonden over verschillende onderwerpen. Eén ervan betreft de vergoedingen aan de reizigers ingeval van vertraging. Het is uiteraard administratief ondoenbaar om iedere reiziger voor drie minuten vertraging te vergoeden, zodat een meer werkbaar systeem moet gevonden worden, maar dit vergt uiteraard tijd. Een ander punt dat werd bespro-

de l'avis du Conseil d'État. Dans l'intérêt de la mobilité et de l'avenir de la SNCB, il serait sage de ne pas continuer dans cette voie.

M. Thissen craint d'avoir compris de l'intervention de M. Ramoudt que certains veulent privatiser le transport ferroviaire des marchandises. Une décision a-t-elle déjà été prise à ce sujet, si cette intention fait partie du plan stratégique du gouvernement?

RÉPONSES DE LA MINISTRE

1. Le calendrier

L'accord de coopération a été soumis récemment au Parlement flamand. Il ne faut pas y voir la manifestation d'une quelconque mauvaise volonté du gouvernement flamand, mais bien la conséquence d'une règle que celui-ci s'est imposée à lui-même au début de la présente législature et qui consiste à demander d'abord l'avis du Conseil socio-économique de la Flandre et du Conseil de l'environnement et de la nature de la Flandre avant de déposer un décret. La ministre souligne que les ministres compétents du gouvernement flamand ont signé l'accord de coopération et que ce fait constitue pour elle une garantie suffisante.

Les décisions ont été prises et doivent être appliquées. Il faut aussi mettre en place progressivement les nouvelles structures, en collaboration avec la société et les représentants du personnel. Réformer l'organigramme prend du temps. Les préparatifs ont déjà commencé depuis un certain temps, mais il faudra finaliser les négociations avec la nouvelle équipe dès que le projet de loi et l'accord de coopération auront été adoptés.

Le contrat de gestion de la SNCB prend fin le 31 décembre 2001. La loi prévoit que si le nouveau contrat de gestion n'est pas finalisé à temps, l'ancien contrat est automatiquement prorogé. Il n'y aura pas de vide juridique, ni dans la direction de la SNCB, ni en ce qui concerne le contrat de gestion.

Au niveau fédéral, on avait conclu un accord sur les trois éléments clés du contrat de gestion que sont la sécurité, la qualité et la ponctualité. Le contrat de gestion est certes préparé en consultant le comité de direction, mais on consulte également les cadres intermédiaires. Plusieurs réunions de travail ont ainsi déjà eu lieu sur divers sujets. L'un d'entre eux concerne l'indemnisation des voyageurs en cas de retard. Il est bien sûr administrativement impossible d'indemniser chaque voyageur pour trois minutes de retard et il faut donc trouver un système plus praticable, mais cela requiert évidemment du temps. Un autre point qui a été discuté est celui du tabagisme dans le train. On

ken is het probleem van roken in de trein. Het voorzien van afgesloten ruimten in elke trein zal deel uitmaken van het beheerscontract.

Het eigene aan een beheerscontract is dat het wordt onderhandeld en dat tegenover elke vraag financiële middelen tegenover staan. Zo werd verleden jaar de tariefverminderingen onderhandeld en stond er een compensatie vanwege de overheid tegenover. Er is geen sprake van dat hierop wordt teruggekomen, want de resultaten met betrekking tot het gebruik van de treinen zijn uitstekend, zowel voor de kinderen, de 65-plussers als voor de ambtenaren. De regering heeft nu reeds een enveloppe voorzien om de tariefverminderingen te behouden.

Een nieuwigheid is dat de vakbonden die nu weliswaar niet meer in de raad van bestuur zitting hebben, in het kader van het strategisch comité betrokken zullen worden bij de onderhandelingen over het beheerscontract. Dit is zeer belangrijk. In het verleden werden ze zeker informeel op de hoogte gehouden over de lopende onderhandelingen omdat die plaats hadden met het directiecomité, maar nu zullen ze zelf aan de onderhandelingstafel zitten.

2. De schuld van de NMBS

Het probleem van de schuld van de NMBS houdt niet rechtstreeks verband met de wetsontwerpen die ter bespreking voorliggen maar in de onderneming wordt ten zeerste gevreesd dat het investeringsplan zal leiden tot een toename van de schuld.

In eerste instantie zij opgemerkt dat in het interne NMBS-document waarnaar tijdens een recente televisie-uitzending werd verwezen en dat gewag maakt van een schuldstijging tot 14,87 miljard EUR in 2010, in uiteenlopende financieringsvormen waaronder ontvangsten de mogelijke toekomstige uitgaven zullen alle worden gefinancierd door leningen. Een lening heeft echter per definitie een onmiddellijk gevolg voor de rentelast. Daarenboven werd dit document op een uiterst summiere en simplistische wijze opgesteld zonder rekening te houden met het feit dat de NMBS reeds het geld van de HST-Fin heeft ontvangen en met de uitvoering van het strategisch plan dat de NMBS zal moeten opstellen en dus volgens de verwachte resultaten. Dit strategisch plan zou bijvoorbeeld kunnen voorzien in een tegeldemaking van activa ook al is dit geen wondermiddel en zou ook uiteraard het ABX-dossier kunnen opnemen in de 14,87 miljard EUR, waarvan bij de schuldberekening geen enkele ontvangst wordt verwacht.

Het is niet makkelijk om thans het precieze bedrag van de schuld van de NMBS in 2012 te ramen omdat de NMBS de daartoe vereiste informatie nog niet heeft verstrekt. Het verwachte strategisch plan zal immers de noden maar ook de financieringsmiddelen van de NMBS moeten verduidelijken. Ten opzichte

prévoira, dans le contrat de gestion, des espaces fermés dans chaque train.

Le propre d'un contrat de gestion est qu'il fait l'objet de négociations et qu'à chaque demande correspondent des moyens financiers. C'est ainsi que l'année dernière, on a négocié des réductions de tarifs et qu'en contrepartie, les pouvoirs publics ont accordé une compensation. Il n'est pas question de revenir sur ces réductions, car les résultats en matière d'utilisation des trains sont excellents, qu'il s'agisse des enfants et des plus de 65 ans ou des fonctionnaires. Le gouvernement a dès à présent prévu une enveloppe permettant de maintenir les réductions tarifaires.

L'élément neuf est que les syndicats, s'ils ne siègent certes plus au conseil d'administration, seront associés aux négociations sur le contrat de gestion dans le cadre du comité stratégique. C'est très important. Par le passé, ils étaient tenus informés, de manière informelle, des négociations en cours puisque les négociations se faisaient avec le comité de direction, mais à présent, ils pourront eux-mêmes s'asseoir à la table des négociations.

2. La dette de la SNCB

La question de la dette de la SNCB n'est pas directement liée aux projets de loi en discussion, mais la crainte est grande au sein de l'entreprise de voir le plan d'investissements aggraver la dette.

Il faut d'abord préciser que le document interne de l'entreprise, évoqué lors d'une récente émission de télévision, qui fait état d'une augmentation de la dette jusqu'à 14,87 milliards d'EUR en 2010, a identifié les dépenses futures envisageables sous diverses formes de financement dont des recettes en les finançant toutes par emprunts. Or par définition, un emprunt a un effet immédiat en termes de charge d'intérêts. De plus, ce document a été élaboré d'une manière extrêmement réductrice et simpliste, sans tenir compte du fait que la SNCB a déjà reçu les fonds de la Financière TGV, ni de l'exécution du plan stratégique que la SNCB devra élaborer et donc sur base des résultats escomptés. Ce plan stratégique pourrait comprendre, par exemple, une valorisation d'actifs, même si ce n'est pas une panacée, et bien sûr intégrer le dossier ABX dans les 14,87 milliards d'EUR de dette mais dont aucune recette n'est apparamment attendue dans le calcul de la dette.

Il n'est pas facile d'évaluer aujourd'hui le montant de la dette de la SNCB en 2012, parce que la société n'a pas encore fourni les informations nécessaires pour faire cette projection. C'est en effet le plan stratégique attendu qui devra mettre en évidence ses besoins mais aussi ses moyens de financement. On assistera à une

van het vorige tienjarig investeringsplan voorziet dit investeringsplan in een relatieve vermindering van het NMBS-aandeel in de investeringen.

De vooruitzichten met betrekking tot de schuld van de NMBS zijn niettemin bijzonder zorgwekkend. De NMBS zal dus op een ernstige en omstandige manier informatie moeten geven over de wijze waarop zij haar schuld onder controle wil houden en haar strategie op middellange en lange termijn zal uittekenen. Nadat de NMBS haar strategisch plan zal hebben opgesteld, wordt het debat over haar schuld onvermijdelijk, in het bijzonder bij de vorming van de volgende regering.

In het verleden werd de historische schuld van de NMBS niet door de Staat overgenomen zoals dat in andere Europese landen bij de goedkeuring van richtlijn 91/440 wel is gebeurd. De huidige omvang van de schuld is zorgwekkend maar het historisch en niet door de Staat overgenomen deel wordt marginaal ten opzichte van de huidige schuld van het bedrijf. In dit verband is de lezing van het verslag van het Rekenhof aan te bevelen.

Ook al meent de NMBS niet in staat te zijn om haar schuldprobleem alleen op te lossen, toch moet zij er zich in haar strategisch plan toe verbinden die schuld te beheren en het sneeuwbal effect trachten te voorkomen. Wanneer de NMBS dergelijke voornemens kenbaar zou maken, zou dit een serenere discussie met de regering mogelijk maken, ook in een ongunstige conjunctuur.

De NMBS vraagt immers al te vaak geld aan de Staat om de haar opgedragen taken uit te voeren en zelfs meer omdat de schulden ontstaan uit alle bedrijfsactiviteiten, ook de handelsactiviteiten.

De minister verwijst naar de compensatie die door de Staat werd toegekend voor de recente tariefverlagingen. De kostprijs daarvan werd door de NMBS achtereenvolgens geraamd van 1 tot 10 om uiteindelijk te belanden bij 5. De raming van de kostprijs van die tariefverlagingen nam toe naarmate de graad van de gesprekspartners bij de NMBS hoger was.

De minister betreurt dat de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven het bedrijf ertoe aanzet steeds weer geld te vragen aan de Staat, aangezien zij thans de NMBS toestaat één boekhouding te voeren die het mogelijk maakt de financieringsbehoeften samen te voegen.

De NMBS is evenwel niet de slechtste van alle beheerders. Het is gewoon tijd om orde op zaken te stellen zodat hetgeen de NMBS aan de Staat vraagt in het kader van haar taken van openbare dienst objectief benaderd kan worden.

diminution de la part relative prise en charge par la SNCB dans le plan décennal d'investissements par rapport au plan décennal d'investissements précédent.

Néanmoins, les prévisions relatives à la dette de la SNCB sont extrêmement inquiétantes. La SNCB devra donc faire part de façon sérieuse et complète de la manière dont elle entend contenir sa dette et organiser sa stratégie à moyen et long termes. Après l'élaboration du plan stratégique par la SNCB, le débat sur sa dette sera inévitable, notamment lors de la formation du prochain gouvernement.

Dans le passé, la dette historique de la SNCB n'a pas été reprise par l'État, comme ce fut le cas dans d'autres pays européens lors de l'adoption de la directive 91/440. L'ampleur actuelle de la dette est préoccupante mais la part historique non reprise par l'État devient marginale par rapport à la dette actuelle de l'entreprise. À ce propos, la lecture du rapport de la Cour des comptes est recommandée.

Même si la SNCB n'estime pas pouvoir faire face seule à l'ensemble de sa dette, elle doit néanmoins s'engager, dans son plan stratégique, à gérer celle-ci et à lutter contre l'effet boule de neige. De telles intentions exprimées par la SNCB permettraient une discussion plus sereine avec le gouvernement, même si la conjoncture était défavorable.

En effet, la SNCB demande trop souvent de l'argent à l'État pour remplir les missions qu'il lui demande d'effectuer, mais même au-delà puisque la dette découle de l'ensemble des activités de l'entreprise, y compris commerciales.

La ministre cite l'exemple de la compensation accordée par l'État en raison des récentes réductions tarifaires. L'évaluation du coût de celles-ci par la SNCB a évolué dans une proportion de 1 à 10 pour finalement aboutir à 5. L'estimation du coût de ces réductions tarifaires s'accroissait à mesure que s'élevait le grade de ses interlocuteurs au sein de la SNCB.

La ministre regrette que la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques organise une propension de l'entreprise à toujours demander de l'argent à l'État, en tant qu'elle autorise actuellement une trésorerie unique de la SNCB qui permet un amalgame des besoins de financement.

La SNCB n'est cependant pas la pire des gestionnaires. Il est simplement temps de mettre de l'ordre dans cette situation pour permettre d'objectiver les demandes adressées à l'État par l'entreprise.

Het is positief dat de regering zich bij het opstellen van haar wetsontwerp gebaseerd heeft op het verslag van het Rekenhof over de kwestie van het exploitatie-tekort ten belope van 86,76 miljoen EUR. Het Rekenhof heeft gemeend dat aan de hand van de cijfers en de boekhouding die thans door de NMBS in het kader van de thans geldende wetgeving zijn voorgelegd, niet kan worden uitgemaakt of het tekort van 86,76 miljoen EUR werkelijk te wijten is aan een gebrekkige financiering van de opdrachten van overheidsdienst. Het ontwerp legt thans een analytische boekhouding met balans op.

Het voorliggende wetsontwerp beoogt een andere voorstelling van de boekhouding van de NMBS en wil komaf maken met de logica van de enige thesaurie. Deze wijziging wordt ook opgelegd door de Europese richtlijnen.

De minister is bereid opnieuw te praten over de schuld van de NMBS nadat de wijziging op het stuk van de voorligging van de boeken heeft plaatsgehad en nadat een strategisch plan is opgesteld, ook met betrekking tot ABX. De regering wil het niet hebben over het exploitatie-tekort van de NMBS zolang de boekhouding niet op een andere manier wordt gevoerd.

3. Financiering van het investeringsplan

Het is onmogelijk om een nauwkeurige raming te maken van de ontvangsten in de komende jaren, aangezien precies het strategisch plan moet voorzien in cijfers met betrekking tot:

- de verwachte ontvangsten uit bepaalde leasingsoperaties die niet alle van dezelfde aard zijn en die niet alle dezelfde gevolgen zullen hebben voor de schuld of de financiële middelen;

- de verwachte ontvangsten tengevolge van de mogelijke tegeldemaking van bepaalde activa, ook al is die tegeldemaking van activa geen wondermiddel;

- de verwachte ontvangsten wegens het aantrekken van nieuwe reizigers, ook al weet men dat de prijs die de reiziger betaalt veel lager ligt dan de kostprijs per treinkilometer;

- de strategische keuzes inzake telecommunicatie;

- het beleid dat moet worden gevoerd met betrekking tot ABX.

Die gegevens zullen gevolgen hebben voor het bedrag van de verwachte ontvangsten en dus voor het vermogen van de NMBS om zelf het investeringsplan te financieren. Het gaat om de alternatieve financiering ten belope van 2,4 miljard EUR tijdens de komende twaalf jaar, waartoe de gedelegeerd bestuurder zich verbonden heeft.

De minister bevestigt dat de NMBS reeds in het verleden heeft bijgedragen in de financiering van de

Il est positif que le gouvernement se soit basé sur le rapport de la Cour des comptes sur la question des 86,76 millions d'EUR de déficit d'exploitation pour élaborer son projet de loi. La Cour des comptes a estimé que les tableaux et la comptabilité présentés actuellement par la SNCB dans le cadre de la législation existante, ne permettent pas d'établir si les 86,76 millions d'EUR de déficit dont il est question, émanent vraiment d'un manque de financement des missions de service public. Une comptabilité bilancaire et analytique est maintenant imposée dans le projet de loi.

Le projet de loi en discussion veut transformer la présentation de la comptabilité de la SNCB et sortir de la logique de trésorerie unique. Cette modification est également imposée par des directives européennes.

La ministre est disposée à discuter à nouveau de la dette de la SNCB après la modification de la présentation de sa comptabilité et l'élaboration d'un plan stratégique, y compris relativement à ABX. Le gouvernement ne veut pas discuter du déficit d'exploitation de la SNCB dans les conditions actuelles de sa présentation.

3. Le financement du plan d'investissements

Il est impossible de faire une projection précise des recettes dans les années à venir, puisque c'est précisément le plan stratégique qui devra définir:

- les recettes prévues en raison de certaines opérations de leasing, qui ne seront pas toutes de même nature et qui ne produiront pas toutes les mêmes effets sur la dette ou la trésorerie;

- les recettes prévues suite à la valorisation possible de certains actifs, même si la réalisation d'actifs n'est pas une panacée;

- les recettes attendues du captage de nouveaux voyageurs, même si on sait que le prix payé par le voyageur est largement inférieur au coût du kilomètre produit par l'entreprise;

- les choix stratégiques en matière de télécommunications;

- la politique à mener à l'égard d'ABX.

Ces éléments auront un effet sur le montant des recettes attendues, et donc sur la capacité de la SNCB de financer elle-même le plan d'investissements, ce qu'on a appelé le «financement alternatif» d'un montant de 2,4 milliards d'EUR au cours des douze prochaines années, auquel s'est engagé l'administrateur délégué.

La ministre affirme que la SNCB a déjà participé dans le passé au financement de plans d'investisse-

investeringsplannen en dat het zaak is haar bijdrage evenredig te laten stijgen met de toename van de bijdrage van de Staat, die overigens veel groter zal zijn dan in de vorige investeringsplannen.

De minister denkt niet dat het aantal reizigers zal verminderen vanwege het grote aantal werkzaamheden dat de volgende twaalf jaren zal worden uitgevoerd, zeker wanneer die werkzaamheden het goederenvervoer betreffen.

Volgens de ingenieurs van de NMBS, hebben de huidige werkzaamheden niet belet dat het aantal reizigers sinds 2000 aanzienlijk is gestegen, vooral vanwege de nieuwe tariefmaatregelen die een positief signaal zijn geweest voor de klanten. Wel zorgen de werkzaamheden vaak voor ongemak voor de reizigers. De NMBS moet de werkzaamheden dus zo plannen dat ze het vervoer zo weinig mogelijk storen.

Vele van de huidige werkzaamheden zullen binnenkort afgehandeld zijn, onder andere die op de lijn Athus-Meuse, waardoor veel goederenvervoer zal worden aangetrokken en andere lijnen vrijkomen.

De heer Thissen bevestigt dat de analisten met name bezorgd zijn om de 2,40 miljard EUR alternatieve financiering. Dit bedrag kan financiële problemen meebrengen voor de NMBS. Zijn er serieuze elementen die erop wijzen dat de NMBS in staat is om zelf een investeringsplan te financieren ten belope van 2,40 miljard EUR?

De minister beschikt over een geschreven verbintenis van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Zij wijst er ook op dat 2,40 miljard EUR uiteindelijk slechts neerkomt op 198 miljoen EUR in de komende twaalf jaar, terwijl de Staat 694,1 miljoen EUR in 2003 om in 2012 tot 991,57 miljoen EUR te komen voor de investeringen alleen.

De heer Thissen leidt daaruit af dat de alternatieve financiering 20% van de totale financiering van het investeringsplan uitmaakt, wat toch niet niets is.

De minister antwoordt dat het inderdaad een niet te verwaarlozen bedrag betreft, maar dat het moet vergeleken worden met de som die de Staat zal betalen.

De opvolging en de controle van de uitvoering van het investeringsplan zijn van primordiaal belang. Bij de uitvoering van eerdere tienjarige investeringsplannen heeft men inderdaad vastgesteld dat de jaarlijkse berekening van de verdeelsleutel 60/40 plaatsvond, maar dat de uitvoering van de werkzaamheden niet jaarlijks werd gevolgd. Zo verliepen bepaalde werkzaamheden veel sneller dan andere en hebben — zonder in zuiver communautaire kwesties te willen ver-

ments, et qu'il s'agira en l'occurrence d'amplifier sa participation proportionnellement à l'amplification de la part prise en charge par l'État, qui sera d'ailleurs beaucoup plus importante que dans les plans d'investissements précédents.

La ministre ne croit pas à un risque de diminution de la fréquentation des trains de voyageurs en raison du grand nombre de chantiers prévus dans les douze années à venir, *a fortiori* lorsque ces chantiers concerneront le transport des marchandises.

D'après les ingénieurs de la SNCB, les nombreux chantiers actuellement en cours n'ont pas empêché une augmentation intéressante du nombre de voyageurs depuis 2000, singulièrement en raison des nouvelles mesures tarifaires, lesquelles ont donné un bon signal à la clientèle. Cependant, les travaux causent souvent du désagrément aux voyageurs. La SNCB devra donc planifier les travaux de telle façon qu'ils handicapent le moins possible le trafic.

D'autre part, des chantiers actuellement en cours seront bientôt terminés, parmi lesquels celui de la liaison Athus-Meuse, qui attirera à elle un important trafic de marchandises tout en libérant d'autres voies.

M. Thissen affirme que le montant de 2,40 milliards d'EUR de financement alternatif est un des éléments essentiels de la préoccupation des analystes. En effet, ce montant est susceptible de poser des problèmes financiers à la SNCB. Existe-t-il des éléments probants permettant de penser que la SNCB est capable de financer elle-même le plan d'investissements à hauteur de 2,40 milliards d'EUR?

La ministre dispose d'un engagement écrit de l'administrateur délégué de la SNCB et tient à préciser que le montant de 2,40 milliards d'EUR ne représentera que 198 millions d'EUR par an dans les douze années à venir, en comparaison des quelque 694,1 millions d'EUR que l'État dépensera en 2003, pour arriver à 991,57 millions d'EUR en 2012 pour le seul poste des investissements.

M. Thissen en déduit que la part du financement alternatif représentera donc 20% du financement total du plan d'investissements, ce qui n'est pas rien.

La ministre répond qu'en effet, ce montant n'est pas négligeable mais qu'il faut le mettre en proportion avec le montant du financement par l'État.

Le suivi et le contrôle de l'exécution du plan d'investissements sont primordiaux parce que lors de l'exécution de plans décennaux d'investissements précédents, on a certes constaté qu'un calcul de la clé de répartition 60/40 avait lieu chaque année, mais aussi qu'il n'y avait pas de suivi annuel de la réalisation des travaux. Ainsi, on a vu des chantiers avancer plus vite que d'autres et, sans entrer dans des questions strictement communautaires, certains chantiers

vallen — bepaalde werkzaamheden vertraging opgelopen, terwijl andere gewoon zijn uitgesteld of geschrapt.

De opvolging en de controle van de uitvoering van het tienjarige investeringsplan worden tot in 2012 stap voor stap gedaan door het strategisch comité dat bestaat uit de bestuurders en de vertegenwoordigers van de vakbonden en door het uitvoerend comité van de ministers van Mobiliteit, een coördinatie-orgaan van de federale en de gewestelijke ministers van Vervoer.

De minister heeft bijzondere aandacht voor de kwestie van objectieve criteria. De verdeelsleutel 60/40 is niet noodzakelijk het beste instrument, maar de minister blijft ervan overtuigd dat het momenteel het minst slechte is waarover men beschikt. Over de verdeelsleutel 60/40 is gediscussieerd in de regering, die ten slotte heeft besloten hem te behouden als een belangrijke parameter in de jaarlijkse beoordeling van de uitvoering van het tienjarige investeringsplan.

Die parameter moet worden bekeken samen met de nationale mobiliteitsstudie, een meer objectieve basis voor een tussentijdse evaluatie van het investeringsplan, niet om het volledig te herzien maar om het op intelligente wijze aan te passen aan bepaalde verträgen of moeilijkheden die kunnen opduiken.

De minister meent dat de NMBS het aantal partnerschappen met de privé-sector op bepaalde gebieden kan opvoeren, zoals de exploitatie van een reeks commerciële diensten in de stations of het beheer van de parkeerruimten. Deze diensten kunnen mensen naar de stations brengen, maar de NMBS moet zich opnieuw concentreren op zijn « *core-business* »: reizigers en goederen vervoeren over het spoor.

4. De strategie van de NMBS

De minister meent dat de NMBS de financiering van 2,40 miljard EUR kan verdelen over tien jaar en aanpassen aan haar strategie.

Het valt te betreuren dat de NMBS, die al een ondernemingsplan had moeten voorleggen, het nooit heeft gedaan en die als een beheersmiddel heeft beschouwd.

Er is nooit sprake van geweest dat de overheid het volledige strategische plan van een overheidsbedrijf zou vaststellen. De overheden stellen de doelstellingen en de taken van een overheidsbedrijf vast.

Na de stemming van dit wetsontwerp zal de NMBS niet alleen meer een ondernemingsplan moeten voorleggen, maar een echt strategisch plan dat met name een commerciële strategie bevat. Het strategisch plan van de NMBS moet een commerciële strategie bevatten, zoals is gebeurd voor de Thalys, die een groot

ont pris du retard tandis que d'autres ont été purement et simplement reportés ou annulés.

Le suivi et le contrôle de l'exécution du plan décennal d'investissements seront assurés étape par étape, jusqu'en 2012, par le Comité stratégique comprenant les administrateurs et les organisations syndicales, et le Comité exécutif des ministres de la Mobilité, un organe de coordination des ministres des Transports fédéral et régionaux.

La ministre est particulièrement attentive à la question des critères objectifs. Certes, la clé de répartition 60/40 n'est pas nécessairement le meilleur outil, mais elle demeure sans doute aujourd'hui le moins mauvais instrument dont on dispose. La clé de répartition 60/40 a été discutée au sein du gouvernement, qui a finalement décidé de la conserver en tant que paramètre important de la mesure annuelle de l'exécution du plan d'investissements décennal.

Ce paramètre devra être utilisé de concert avec une étude nationale de mobilité, qui permettra de réévaluer le plan d'investissements à mi-parcours sur une base plus objective, non pas en vue de le revoir entièrement mais bien de l'ajuster intelligemment suite à certains retards ou difficultés qui pourraient éventuellement se produire en cours de route.

La ministre pense que la SNCB pourrait accroître le nombre de ses partenariats avec le secteur privé dans des domaines tels que l'exploitation d'une série de services commerciaux dans les gares ou la gestion des aires de stationnement. Ces services sont intéressants pour attirer le public dans les gares, mais la SNCB doit se recentrer sur son métier de base qui est de transporter par le rail des voyageurs et des marchandises.

4. La stratégie de la SNCB

La ministre estime que la SNCB pourra étaler ce financement de 2,40 milliards d'EUR sur dix ans et le moduler en fonction justement d'une stratégie.

Il est regrettable que la SNCB, qui devait déjà présenter un plan d'entreprise, ne l'ait jamais fait en le considérant comme un véritable outil de gestion.

Il n'a jamais été prévu que les pouvoirs publics déterminent le plan stratégique complet d'une entreprise publique. Leur rôle se limite à déterminer les objectifs et la mission d'une entreprise publique.

Suite au vote du projet de loi en discussion, la SNCB devra présenter non plus seulement un plan d'entreprise, mais bien un vrai plan stratégique intégrant justement une stratégie commerciale. Le plan stratégique de la SNCB devra intégrer une stratégie commerciale, comme ce fut le cas pour le Thalys, qui

succes kent alsook een beleid inzake personeelsbeheer.

Ook voor haar opdrachten van openbare dienst moet de NMBS een analoge inspanning leveren en nieuwe potentiële inkomsten identificeren, rekening houdend met de vernieuwing van het rollend materieel. Tweehonderd «dubbeldekkers» met een verfijnde afwerking zijn besteld. Met het oog op het comfort van de reiziger zijn duurdere wagons besteld, waarin slechts 7% van de plaatsen zijn voorbehouden voor rokers, afgezonderd op de tweede verdieping. Deze wagons zullen geleidelijk worden ingezet.

Zo zullen de nieuwe wagons onmiddellijk worden ingezet op de lijn Neerpelt, ondanks de problemen die op deze lijn zijn vastgesteld bij het uitproberen van het nieuwe materieel.

In het vervoersplan van de NMBS kan evenwel worden bepaald dat een deel van het bestaande materiaal op minder drukke lijnen wordt ingezet, in afwachting van de ingebruikneming van de nieuwe wagons.

5. Raadgevend comité van de gebruikers

In het strategisch comité of in het oriënteringscomité zullen de gebruikers als zodanig inderdaad niet vertegenwoordigd zijn.

Het strategisch comité zal bestaan uit bestuurders en vakorganisaties. Het oriënteringscomité zal bestaan uit bestuurders en vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

De regering heeft onlangs echter aan de Raad van State een ontwerp van koninklijk besluit voorgelegd dat ertoe strekt het raadgevend comité van de gebruikers nieuw leven in te blazen door het toe te staan meer bindende adviezen uit te brengen. Het bindend karakter van deze adviezen moet worden bepaald in overleg met de NMBS.

Het raadgevend comité van de gebruikers zal bestaan uit twee kamers: een kamer «reizigers» die bevoegd is voor alles wat de reizigers aanbelangt en dus verenigingen kan interesseren die traditioneel de belangen van de reizigers verdedigen en een kamer «goederen» waarbinnen de verladers- en de transportbedrijven vertegenwoordigd zouden zijn. Deze bedrijven moeten immers hun zeg kunnen doen over de ontwikkeling van het spoor, aangezien hun specifieke verwachtingen niets te maken hebben met het personenvervoer.

In het kader van het beheerscontract van de NMBS zou het werk van de «lijncomités» moeten worden uitgebreid. Deze comités zouden de mening van de reizigers in het algemeen moeten vragen, maar ook van reizigers op een welbepaalde lijn met betrekking tot de mogelijke verbeteringen op die lijn.

est un succès, de même qu'une politique de gestion du personnel.

Pour ses missions de service public, la SNCB devra fournir un effort analogue et identifier ses nouvelles recettes potentielles, compte tenu également du renouvellement de son matériel roulant. Deux cents voitures à double étage, dont la finition est soignée, ont été commandées. La volonté d'offrir aux voyageurs un confort accru a fait préférer des voitures plus chères, qui ne comprendront d'ailleurs que 7% de places réservées aux fumeurs, bien isolées à l'étage. Ces voitures entreront en service progressivement.

La ligne de Neerpelt bénéficiera par exemple d'emblée de nouveaux véhicules, en dépit des problèmes rencontrés sur celle-ci lors des essais de ce nouveau matériel.

Le plan de transport de la SNCB pourra toutefois prévoir l'utilisation d'une partie du matériel existant sur certaines lignes moins fréquentées, en attendant la mise en circulation des véhicules neufs.

5. Le Comité consultatif des usagers

Il est vrai qu'il n'y aura pas de représentant des usagers en tant que tel dans le Comité stratégique ou dans le Comité d'orientation.

Le Comité stratégique sera composé des administrateurs et des organisations syndicales. Le Comité d'orientation sera composé des administrateurs et de représentants des sociétés régionales de transport.

Toutefois, le gouvernement a soumis récemment au Conseil d'État un projet d'arrêté royal visant à redynamiser le Comité consultatif des usagers en lui permettant d'émettre des avis davantage contraignants. Le caractère contraignant de ces avis devrait être décidé de concert avec la SNCB.

Ce Comité consultatif des usagers sera composé de deux chambres: une chambre «usagers particuliers», compétente en ce qui concerne les voyageurs, susceptible d'intéresser les organisations traditionnellement soucieuses de représenter les usagers, et une chambre «marchandises» au sein de laquelle seraient représentées les entreprises chargeuses et les entreprises de transport. Il est en effet important que ces entreprises aient leur mot à dire sur tout ce qui concerne le développement du rail. Leurs attentes spécifiques n'ont en effet rien à voir avec le transport de personnes.

D'autre part, dans le cadre du contrat de gestion de la SNCB, il y aurait lieu de développer le travail de «comités de ligne». Ces comités recueilleraient les avis globaux des usagers voyageurs, mais également les avis des usagers d'une ligne sur les différentes améliorations qui pourraient y être apportées.

Met dit werk is reeds begonnen op de lijnen met «integrale kwaliteit». Dat zijn lijnen waar wordt getracht alle aspecten te verbeteren: het rollend materieel, de informatie, enz. Men hoopt dat deze lijnen modellijnen worden, die aantonen welke de best mogelijke oplossingen zijn.

6. Prijsbeleid

Heel wat gebruikerscategorieën reizen voordelig:

- reizigers ouder dan 65, die 2,50 EUR per rit betalen;
- ambtenaren, die slechts 12% van de totale prijs van hun abonnement betalen;
- parlementsleden, die binnen de grenzen van de Staat, vrij verkeer hebben op alle verkeerswegen die door de openbare overheden geëxploiteerd of in concessie gegeven worden;
- kinderen jonger dan 12 jaar, die gratis reizen.

Het verlaagde tarief voor ambtenaren drukt de wil uit van de overheid om hen ertoe aan te zetten minder met de auto te komen werken. Met het gratis reizen voor kinderen jonger dan 12 jaar wil men gezinnen ertoe aanzetten zich minder systematisch met de auto te verplaatsen.

Er is de Schooltreinkaart, de Campus-treinkaart en vooral de Go-Pass, waarmee om het even welk traject 3,10 EUR kost. Deze formule is echter niet geschikt voor korte afstanden. Bovendien klagen inwoners van de uithoeken van België terecht dat een Go-Pass niet gebruikt mag worden vóór 9 uur 's ochtends.

Hier wordt gezocht naar een evenwicht tussen voordelige tarieven voor bepaalde reizigers, enerzijds, en het streven om de treinen van de pendelaars niet nog voller te maken, anderzijds.

Naast deze reducties voor welbepaalde categorieën reizigers bestaan er ook tal van speciale tickets of dagtrips tegen voordelige prijzen. De huidige ingewikkelde prijsstructuur moet vereenvoudigd worden, zodat de reiziger makkelijk het ticket kan kiezen dat het meest geschikt is voor zijn verplaatsing. Om nieuwe gebruikers aan te trekken moeten de doelgroepen voor de verlaagde tarieven ook goed gedefinieerd worden.

Het prijsbeleid is trouwens niet het enige middel om bepaalde groepen reizigers aan te trekken. Ook comfort, stiptheid en informatie spelen een grote rol.

Veel mensen ervaren het gebrek aan informatie als storend, ondanks de goede wil van het personeel op

Ce travail a déjà été initié sur les lignes dites «qualité totale». Une ligne «qualité totale» est une ligne sur laquelle on s'efforce d'améliorer tous les aspects: le matériel roulant, l'information, etc. Il s'agit de lignes que l'on espère «pilotes», chargées de démontrer les meilleures pratiques possibles.

6. La politique tarifaire

De nombreuses catégories d'usagers voyagent avantageusement:

- les voyageurs de plus de 65 ans qui paient 2,50 EUR par trajet;
- les fonctionnaires qui ne paient que 12% du prix total de leur abonnement;
- les parlementaires qui ont droit, à l'intérieur des frontières de l'État, au libre parcours sur toutes les voies de communication exploitées ou concédées par les pouvoirs publics;
- les enfants de moins de douze ans qui voyagent gratuitement.

Pour les fonctionnaires, la réduction tarifaire exprime la volonté des pouvoirs publics d'inciter ceux-ci à moins utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail; pour les enfants de moins de douze ans, il s'agit d'inciter les familles à se déplacer autrement que systématiquement en voiture.

Il existe des cartes scolaires, des cartes Campus et particulièrement le tarif Go-Pass qui permet d'effectuer un trajet pour 3,10 EUR, quelle que soit la distance. Toutefois, cette formule n'est pas bien adaptée aux petites distances et les habitants des zones périphériques de la Belgique se plaignent, à juste titre, du fait que les Go-Pass ne permettent plus de voyager qu'à partir de 9 heures du matin.

Il s'agit à cet égard d'un arbitrage entre la volonté d'accorder des réductions tarifaires à certaines catégories de voyageurs, et le souci de ne pas encombrer davantage les trains de navetteurs, déjà bondés.

Mais en plus des catégories de voyageurs spécifiquement ciblées par des réductions tarifaires, de nombreux tickets spéciaux ou tickets d'excursion sont proposés à des conditions avantageuses. Toutefois, il convient de remédier à la complexité des tarifs actuellement en vigueur pour que l'utilisateur puisse aisément choisir le titre de transport qui correspond le mieux au type de déplacement qu'il souhaite effectuer. Il convient en outre de bien cibler les catégories de public auxquelles s'adressent les réductions tarifaires, en vue d'attirer de nouveaux usagers.

La politique tarifaire n'est d'ailleurs pas le seul moyen d'attraction de groupes cibles de voyageurs. Le confort, la ponctualité, et l'information sont également importants.

Beaucoup de gens souffrent en effet du manque d'informations, malgré la bonne volonté du person-

het perron of in de trein, dat de reizigers vaak zo goed mogelijk wil informeren. Het probleem is echter dat het personeel zelf te weinig informatie ontvangt. Met betere informatie kunnen de klanten makkelijker de trein nemen. Daarnaast moet uiteraard de stiptheid verbeteren, vooral dan op lijnen waar er vaak problemen optreden.

Hoe dan ook is gratis vervoer van reizigers niet wenselijk.

De heer Thissen merkt op dat bejaarden momenteel nagenoeg gratis reizen en dat sommigen hun auto inderdaad afgezworen hebben, maar dat anderen het tegenover de medereizigers vervelend vinden dat zij bijna niets hoeven te betalen.

De heer Hordies vraagt of de NMBS over de nodige middelen beschikt om te beoordelen welke invloed die nieuwe prijsmaatregelen om een nieuw publiek aan te trekken hebben op ontvangsten en uitgaven.

De minister antwoordt dat de parameters voor deze berekeningen erg variabel en onvoldoende betrouwbaar zijn. De verwachte inkomsten uit groepen reizigers die men voordeeltarieven biedt of zelfs gratis laat reizen, kunnen uiteraard niet tot op de cent berekend worden, maar kunnen wel geschat worden.

Op een gegeven ogenblik rees bijvoorbeeld de vraag of aan de kinderen jonger dan twaalf die gratis zouden mogen gaan reizen, een vervoerbewijs moet worden afgegeven, aangezien een dergelijk vervoerbewijs moet worden aangemaakt en dus kosten met zich meebrengt. Tijdens deze onderhandelingen werd de NMBS erop gewezen dat een vervoerbewijs in die omstandigheden niet noodzakelijk is. Het bestaan van parameters ontslaat de NMBS niet van haar verplichting creatief te zijn in de manier waarop zij haar kosten berekent of de bestanddelen daarvan.

De minister vraagt zich af of het wenselijk is onafhankelijke diensten bepaalde door de NMBS gebruikte parameters te laten geldig verklaren en onder meer de parameters die gebruikt worden in tariefkwesties. Die onafhankelijke dienst zou kunnen worden toegevoegd aan de NMBS om de maatschappij te helpen bij het opstellen van een aantal geldige hypothesen zodat op het goede ogenblik de goede beslissingen kunnen worden genomen.

nel de quai ou des accompagnateurs de train qui, très souvent, tentent d'informer les voyageurs le mieux possible. Le problème est que ce personnel ne reçoit pas lui-même l'information. L'amélioration de l'information permettrait en effet à la clientèle de fréquenter plus aisément le train, indépendamment de l'effort de ponctualité qui devrait être fourni, en particulier sur certaines lignes davantage pénalisées que d'autres.

En toute hypothèse, la gratuité du transport des voyageurs n'est pas souhaitable.

M. Thissen fait observer que les personnes âgées bénéficient à présent de la quasi-gratuité du transport ferroviaire et que certaines d'entre elles ont effectivement abandonné leur voiture, mais que d'autres se sentent mal à l'aise à l'égard des autres voyageurs en ne devant presque plus rien payer.

M. Hordies demande si la SNCB dispose des outils nécessaires pour évaluer les effets sur ses dépenses et ses recettes des nouvelles mesures tarifaires qui attirent un autre public de voyageurs.

La ministre répond que les paramètres utilisés pour ces calculs sont très variables et n'offrent pas une fiabilité satisfaisante. Les recettes attendues de la part d'un public que l'on essaye de capter en lui offrant une diminution tarifaire, voire une gratuité, ne sont certes jamais calculables à l'unité près, mais bien susceptibles de faire l'objet d'une estimation. Pour ce faire, il existe des grilles d'évaluation qu'il faut utiliser en tant que telles et non pas en se basant sur une interprétation de celles-ci.

À un moment donné, la question s'est par exemple posée de savoir s'il fallait délivrer un titre de transport aux enfants de moins de douze ans auxquels la gratuité du transport allait être accordée, étant entendu que la délivrance d'un ticket entraîne des coûts de confection. Au cours de ces négociations, on a dû faire remarquer à la SNCB qu'il n'était pas nécessaire de délivrer un titre de transport dans ces circonstances. En effet, l'existence de paramètres ne dispense pas la SNCB de faire preuve d'un esprit créatif dans la manière dont elle calcule ses coûts ou les modalités de ceux-ci.

La ministre s'interroge sur l'opportunité d'une validation par des services indépendants de certains paramètres utilisés par la SNCB, et notamment les paramètres utilisés pour les questions tarifaires, et d'adjoindre à l'entreprise un service indépendant qui l'aiderait ou contribuerait à valider un certain nombre d'hypothèses pour que les bonnes décisions puissent être prises au bon moment.

7. *Het ABX-dossier*

ABX werd opgericht met de volgende doelstellingen:

1^o een tot op heden niet bewezen voordeel halen uit de verwerving van dochtermaatschappijen teneinde de lagere dotatie die aan de NMBS door de Staat werd toegekend tijdens de vele jaren van desinvestering, te compenseren;

2^o het gecombineerd vervoer over het spoor en de weg ontwikkelen terwijl tot op heden aandacht werd besteed aan het aspect wegvervoer.

De vraag rijst of de regering en de NMBS hun verbintenissen ten opzichte van ABX moeten blijven nakomen.

Persoonlijk vindt de minister van niet omdat een dochtermaatschappij alleen kan worden ondergebracht in een samenhangend strategisch plan.

De strategie van ABX geeft immers aanleiding tot twijfels. Hoewel een Europese strategie inzake goederenvervoer absoluut noodzakelijk is kan men bijvoorbeeld toch vragen hebben over de keuze van ABX om een positie te verwerven in Maleisië.

Het kernkabinet heeft onlangs het standpunt aanhoord van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS aan wie toelichting gevraagd werd over:

- de onmiddellijke noden van ABX;
- het voornemen van de NMBS om een onderhandse lening uit te geven ten bedrage van 85 miljoen euro;
- de eventuele oprichting van een overkoepelende nieuwe holding (NMBS-ABX) waarbinnen alle activiteiten kunnen worden geconsolideerd.

Over deze punten moet tijdens een volgende vergadering van de raad van bestuur van de NMBS worden gedebatteerd. De regering zal zich aldus een mening kunnen vormen en zal een beslissing kunnen nemen.

Het is vervelend te moeten vaststellen dat ABX ongeveer 669 miljoen EUR gekost heeft, zonder dat die groei past in een totaalstrategie inzake bedrijfsbeheer en mobiliteitsbeleid. Geveesd moet worden dat wanneer niet alle conclusies worden getrokken uit de noodzakelijke ernstige analyses, ABX nog meer overheidsgeld van de NMBS zal opslokken terwijl de NMBS ook al financiële middelen aan de Staat vraagt voor de exploitatie van haar spoorwegnet.

De heer Ramoudt vreest dat het ABX-avontuur slecht afloopt. ABX ontwikkelde zich in een recordtempo via belangrijke overnames, die onrustwekkend zijn omdat zij plaats hebben gehad buiten elke strategie om. Het zou dus kunnen dat de ABX-groep, die een aanzienlijke omvang heeft, thans onverkoopbaar

7. *Le dossier ABX*

Les objectifs poursuivis lors de la création d'ABX étaient les suivants :

1^o tirer un profit, non avéré depuis lors, de l'acquisition de filiales, en vue de compenser la moindre dotation accordée par l'État à la SNCB pendant les nombreuses années de désinvestissement;

2^o développer l'intermodalité train-route, alors que jusqu'à présent c'est l'aspect routier qui a été développé.

La question se pose de savoir si le gouvernement et la SNCB doivent poursuivre leurs engagements à l'égard d'ABX.

Personnellement, la ministre estime qu'il faut se désengager d'ABX, parce qu'une filiale ne peut s'inscrire que dans un plan stratégique cohérent.

Les positionnements d'ABX suscitent en effet quelques doutes. Même si une stratégie européenne s'impose en matière de transport de marchandises, on peut s'interroger par exemple sur l'opportunité du choix d'ABX de s'être positionné en Malaisie.

Un Conseil des ministres restreint a entendu récemment le point de vue de l'administrateur délégué de la SNCB, à qui il a été demandé en outre de fournir des précisions sur :

- les besoins immédiats d'ABX;
- le projet de la SNCB de lancer un emprunt subordonné d'un montant de 85 millions d'euros;
- l'inclusion éventuelle de la nouvelle holding à constituer au sein du périmètre de consolidation de la SNCB.

Ces questions devront être débattues lors d'une prochaine réunion du conseil d'administration de la SNCB. Le gouvernement pourra ainsi se forger une opinion et prendre une décision.

Il est ennuyeux de constater qu'ABX a coûté environ 669 millions d'EUR, sans que cette croissance se soit inscrite dans le cadre d'une stratégie globale d'entreprise et de politique de mobilité. Et il y a lieu de craindre qu'à défaut de tirer toutes les conclusions des analyses sérieuses qui s'imposent, ABX n'absorbe encore un certain nombre de moyens de la SNCB, donc publics, alors que la SNCB demande par ailleurs à l'État des moyens financiers pour l'exploitation de son réseau ferroviaire.

M. Ramoudt craint que l'aventure d'ABX ne finisse mal. ABX s'est développée rapidement au moyen d'acquisitions importantes qui suscitent l'inquiétude, parce qu'elles ont été réalisées en dehors de toute stratégie. Il se pourrait donc que le groupe ABX, qui a acquis une taille considérable, soit à

is wegens het gebrek aan strategie bij de groei die de groep heeft gekend. Het zou ook kunnen dat ABX ontmanteld moet worden, war voor de belastingbetaler bijzonder duur zal uitvallen en eveneens het totale verlies van de reeds gedane investeringen tot gevolg zou hebben. Bovendien kan ABX ieder ogenblik door de Europese Commissie gedagvaard worden wegens oneerlijke concurrentie.

De minister geeft toe dat de Europese Commissie dit dossier met argusogen volgt.

De verantwoordelijken van de sector van het wegvervoer, en meer in het bijzonder de Federatie van het wegvervoer, hebben het eveneens over oneerlijke concurrentie ten opzichte van het wegvervoer.

Het is belangrijk de problemen objectief aan te pakken en krachtdadige beslissingen te nemen. De regering verkeert thans in deze objectiveringsfase en zal daarna een beslissing nemen.

De regering zal op grond van de informatie die de NMBS haar verstrekt, van de geobjectiveerde gegevens waarover ze beschikt en op basis van haar eigen oordeel misschien beslissen om ABX op te geven binnen een bepaalde termijn, waarbij een nadere regeling of vervaldata worden vastgelegd die het mogelijk zouden moeten maken in zo goed mogelijke omstandigheden over te gaan tot een verkoop.

8. Het strategisch comité

Het strategisch comité heeft de volgende taken :

- de onderhandeling over en de *follow-up* van het beheerscontract van de NMBS;
- de onderhandeling over de toekomstige tienjarige investeringsplannen met dien verstande dat de onderhandeling over het huidig tienjarig investeringsplan is afgerond;
- het innemen van een standpunt over alle vraagstukken die verband houden met de werkgelegenheid bij de NMBS, met inachtneming van de bevoegdheden van de Nationale Paritaire Commissie.

Er kan bijvoorbeeld geen sprake van zijn dat het strategisch comité in de plaats treedt van de Nationale Paritaire Commissie van de NMBS als orgaan dat onderhandelt over de collectieve arbeidsovereenkomsten. Het Strategisch Comité zal bevoegdheden uitoefenen die buiten de wettelijke taken van de Nationale Paritaire Commissie vallen.

De zes vakbondsafgevaardigden en de tien bestuurders zullen in het strategisch comité zitting hebben. Het is zeer goed mogelijk dat vakbondsafgevaardigden tot de meerderheidsgroep behoren bij de stemming over een beslissing. Niets zegt immers dat de tien bestuurders steeds een monolithisch blok zullen vormen, noch dat de zes vakbondsvertegenwoordigers steeds uit één mond zullen spreken.

présent invendable en raison précisément du défaut de stratégie ayant présidé à son développement. Il se pourrait aussi qu'ABX doive être démantelée en coûtant cher au contribuable, ce qui aurait également pour effet la perte totale des investissements réalisés. De plus, ABX est susceptible d'être assignée à tout moment par la Commission européenne pour concurrence déloyale.

La ministre admet que la Commission européenne est très attentive à ce dossier.

Les responsables du secteur du transport routier, et plus particulièrement la Fédération du transport routier, parlent, eux aussi, de concurrence déloyale par rapport au transport par route.

Il est important d'objectiver les questions et d'essayer de prendre des décisions solides. Cette phase d'objectivation a lieu en ce moment et le gouvernement prendra ensuite une décision.

Sur base des informations que lui fournira la SNCB, des éléments objectivés qui seront en sa possession et de ce qu'il jugera lui-même utile, le gouvernement décidera peut-être de «sortir d'ABX» endéans un certain délai, en fixant des modalités ou des échéances qui devraient permettre de réaliser une vente dans les meilleures conditions envisageables.

8. Le comité stratégique

Le comité stratégique aura pour missions :

- la négociation et le suivi du contrat de gestion de la SNCB;
- la négociation des futurs plans décennaux d'investissements, étant entendu que la négociation du présent plan d'investissements décennal est achevée;
- de prendre position sur toutes les questions relatives à l'emploi dans l'entreprise, nonobstant le respect des compétences de la Commission nationale paritaire.

Il n'est pas question, par exemple, que le comité stratégique se substitue à la Commission nationale paritaire de la SNCB en tant que lieu de négociation des conventions collectives de travail. Le Comité stratégique exercera des compétences qui débordent les missions légales de la Commission nationale paritaire.

Les six représentants syndicaux et les dix administrateurs siégeront au comité stratégique. Il se peut très bien que des représentants syndicaux se trouvent dans un groupe majoritaire lors du vote d'une décision. Rien ne dit en effet que les dix administrateurs formeront toujours un bloc monolithique, ni inversement que les six représentants des organisations syndicales voteront toujours d'une seule voix.

De vertegenwoordigers van de vakbonden in het strategisch comité worden aangewezen door de minister, uiteraard op voorstel van de vakbonden. Het is een formele aanwijzing.

Er is voor gekozen om de vertegenwoordigers van de vakbonden zes zetels toe te kennen in het strategisch comité. Elke in de Nationale Arbeidsraad vertegenwoordigde vakbond krijgt sowieso één zetel. Er is zoals steeds geopteerd voor het interprofessionele, objectieve en onbetwistbare criterium van de vertegenwoordiging in de Nationale Arbeidsraad.

De andere zetels worden toegekend op basis van de proportionele vertegenwoordiging van de vakbond in de onderneming. De NMBS kent geen sociale verkiezingen, maar er gebeuren wel tellingen op basis waarvan de representativiteit van elke vakbond kan worden vastgesteld.

Hopelijk kan in de min of meer nabije toekomst een sereen debat worden aangegaan met de vakbonden over de noodzaak van sociale verkiezingen. Dit is geen kritiek op de waarde van het tellingsysteem, maar niets is beter dan verkiezingen om de representativiteit vast te stellen.

Het strategisch comité zal bij de oprichting onmiddellijk een huishoudelijk reglement opstellen en zijn werkwijze regelen, uiteraard binnen het vastgestelde wettelijke kader.

Het strategisch comité moet relatief soepel kunnen werken opdat het zich kan profileren ten opzichte van andere organen, zoals het nationaal paritair comité, en opdat het kan uitgroeien tot een forum van sociale dialoog, waaraan in een onderneming met zoveel werknemers als de NMBS absoluut nood is.

9. Beheer van de human resources

Los van de taken van het strategisch comité, vestigt de minister de aandacht op de oprichting van een directie *human resources* bij de NMBS.

Deze belangrijke personeelsdienst zal bijvoorbeeld ook instaan voor een vooruitziend aanwervingsbeleid. Tot nu toe heeft de NMBS zelden of nooit rekening gehouden met de leeftijds piramide van zijn personeelsleden. Die is nogal onrustwekkend als men ziet hoe moeilijk het, vooral in Vlaanderen, is om treinbestuurders en begeleiders aan te werven, die gelukkig hooggekwalificeerd zijn na de lange opleiding die ze krijgen in het bedrijf.

Het nieuwe personeelsbeleid moet er ook voor zorgen dat de informatie beter circuleert in de onder-

Les représentants des organisations syndicales au sein du comité stratégique seront désignés par le ministre, évidemment sur la proposition de ces organisations. Ce sera un acte formel de désignation.

Le choix a été fait d'accorder six sièges aux représentants des organisations syndicales au sein du comité stratégique et, parmi ces sièges, d'en attribuer un d'office à chacune des organisations représentées au Conseil national du travail. Le critère retenu a été, comme partout ailleurs, le critère interprofessionnel de la représentation au sein du Conseil national du travail. Il s'agit d'un critère objectif et incontestable.

Les sièges suivants seront attribués sur base de la proportionnalité de la représentation dans l'entreprise. À la SNCB, il n'y a pas d'élections sociales, mais il y a néanmoins des comptages permettant d'identifier la représentativité de chaque organisation syndicale.

Il y a lieu d'espérer que dans un avenir plus ou moins proche, un débat serein pourra être lancé avec les organisations syndicales sur la nécessité d'organiser des élections sociales. Il ne s'agit pas de porter un jugement de valeur sur le système de comptage, mais en termes de représentativité, rien ne vaut une élection.

Dès sa mise en place, le comité stratégique définira son règlement d'ordre intérieur et son mode de fonctionnement, dans le cadre légal fixé.

Il convient d'ailleurs de donner au comité stratégique une relative souplesse pour lui permettre de prendre ses marques à l'égard d'autres organes tels que la Commission nationale paritaire, et d'en faire un lieu de dialogue social, absolument impératif dans une entreprise aussi importante que la SNCB en nombre de travailleurs.

9. Gestion des ressources humaines

Indépendamment des missions du comité stratégique, la ministre souligne la mise en place d'une Direction de la Gestion des ressources humaines à la SNCB.

Il ne s'agira pas seulement d'un important service du personnel, mais bien d'un service également chargé, par exemple, d'établir une logique prévisionnelle en matière de recrutements. Jusqu'à présent, la SNCB n'a jamais, ou très rarement, pris en considération la question de la pyramide des âges des membres de son personnel. Or celle-ci est en effet assez préoccupante, quand on voit, particulièrement en Flandre, la difficulté de recruter du personnel de conduite ou d'accompagnement de train, qui est heureusement très qualifié suite à la longue formation qu'il reçoit dans l'entreprise.

Cette nouvelle politique du personnel devra également faire en sorte que l'information circule mieux

neming, niet alleen van de top naar de basis van de hiërarchie, maar ook omgekeerd. De uitwisseling van informatie vormt momenteel inderdaad een probleem, onder meer vanwege de opdeling van de onderneming in 22 eenheden.

Het personeel klaagt er vaak over dat een aantal zaken rechtstreeks zouden kunnen worden geregeld door bijvoorbeeld een districtshoofd die de praktijk goed kent, zonder dat die zich systematisch zou moeten richten tot de top van de hiërarchie.

Een voorbeeld zijn de moeilijkheden die de treinbegeleiders hebben ondervonden bij de invoering van hun draagbare computers. De houding van de NMBS in deze zaak was aberrant: er werd geen rekening gehouden met de mening van degenen die de hele dag met die computers moesten werken.

Uiterst eenvoudige dingen kunnen worden verwezenlijkt door een geregelde evaluatie, onder andere door de gebruikers, van bepaalde soorten van materieel en van de verbeteringen die op een aantal vlakken kunnen worden doorgevoerd.

10. Aantal organen van de NMBS

Als men het organigram van de NMBS, zoals het wordt voorgesteld in voorliggende wetsontwerpen, vergelijkt met dat van een soortgelijke privé-onderneming, stelt men vast dat de NMBS niet te veel organen telt.

Het is logisch dat een aantal instanties de beslissingen van de raad van bestuur voorbereiden — zonder evenwel in zijn plaats te treden — in overleg met de bestuurders en op een niet uitsluitend technocratische manier. De bestuurders kunnen zich dan op hun besluitvormingsrol concentreren en in de toekomst hopelijk meer controle uitoefenen op de onderneming.

11. Eenheid van de onderneming

Tijdens de bespreking heeft de minister altijd het principe van de eenheid van de NMBS verdedigd. Dit principe beantwoordt aan een dringende vraag, onder andere van de werknemers van de onderneming.

Het principe van de eenheid komt in de toelichting enkele malen naar voren, waarbij wordt verwezen naar zeer belangrijke bepalingen uit het ontwerp, onder andere de activiteitensectoren en de boekhouding.

Bovendien wordt de eenheid ook vermeld in het voorliggende samenwerkingsakkoord, dat nog

dans l'entreprise, non seulement du sommet vers le bas de la hiérarchie, mais également du bas vers le sommet de celle-ci. L'information est en effet actuellement problématique, notamment en raison de la division de l'entreprise en 22 unités.

Les plaintes des membres du personnel sont nombreuses à propos d'une série d'éléments qui pourraient être gérés directement, par exemple, par un chef de district ayant une bonne connaissance du terrain, sans que celui-ci doive en référer systématiquement au sommet de sa hiérarchie.

Un exemple est celui des accompagnateurs de train qui ont fait part des difficultés qu'ils éprouvaient lors de l'introduction de leurs ordinateurs portables. La SNCB a fait preuve à cet égard d'une aberration totale en ne prenant pas en considération l'avis de ceux qui le portaient toute la journée.

Des choses extrêmement simples peuvent être réalisées moyennant une prise en compte et une évaluation régulière, entre autres par les utilisateurs, de certains types de matériels et des améliorations qu'il est possible d'apporter dans toute une série de domaines.

10. Le nombre d'organes de la SNCB

Si l'on compare l'organigramme de la SNCB tracé par les projets de loi en discussion avec celui d'une entreprise de même taille du secteur privé, on doit constater que le nombre d'organes de la SNCB n'est pas exagéré.

Il est normal de disposer d'un certain nombre d'instances chargées de préparer les décisions du conseil administration, qui ne se substituent pas à celui-ci mais qui en préparent les décisions, de concert avec les administrateurs et d'une manière non exclusivement technocratique. Les administrateurs pourront ainsi se concentrer sur leur rôle de prise de décision et exercer un contrôle de la société, qu'il y a lieu d'espérer meilleur à l'avenir.

11. Unicité de l'entreprise

La ministre a défendu le principe de l'unicité de la SNCB au cours des discussions. Ce principe correspond en fait à une forte demande, entre autres des travailleurs au sein de l'entreprise.

Le principe d'unicité a été inclus en deux endroits dans l'exposé des motifs, où il est renvoyé à des dispositions très importantes du projet. Les dispositions auxquelles renvoie l'exposé des motifs parlent des secteurs d'activité et de la comptabilité, ce qui représente un pas important.

En outre, l'unicité se trouve également inscrite dans l'accord de coopération en discussion, qui est encore

belangrijker is omdat de goedkeuring dit samenwerkingsakkoord kracht van wet verleent.

Tijdens de onderhandelingen over het beheersplan 2002 zal de minister de NMBS vragen om het principe van de eenheid van de onderneming, dat vermeld was in het beheerscontract dat gold tot 31 december 2001, te bevestigen en zelfs te versterken.

De voorliggende wetsontwerpen wijzigen niets aan het statuut van de werknemers, dat geregeld wordt door een wet van 1926 waaraan niet wordt geraakt.

12. Bestuurders: tweederdereg, selectie op grond van bekwaamheid, geen cumulatie en transparantie van de vergoedingen

De afschaffing van de regel waarbij het ontslag van een lid van de raad van bestuur de goedkeuring van twee derde van de uitgebrachte stemmen moet wegdragen, moet gezien worden in het licht van het specifieke karakter van de autonome overheidsbedrijven. Zoals haar regeringspartners houdt de minister vast aan het beginsel van de autonomie van de overheidsbedrijven, maar dit mag niet leiden tot een toestand van straffeloosheid. Bestuurders worden immers door de regering aangesteld om het openbaar belang te dienen. In zijn audit van de NMBS heeft het Rekenhof trouwens duidelijk aangegeven dat een dergelijke toestand in strijd is met het principe van de verantwoordelijkheid van de bestuurders en met de vereiste soepelheid waarmee het profiel van de bestuurders aangepast moet kunnen worden aan de evolutie van het bedrijf en aan de context waarbinnen het werkzaam is.

Wat de keuze van de bestuurders betreft, bepaalt het wetsontwerp uitdrukkelijk dat die tot stand komt op basis van de complementariteit van bevoegdheden.

Ook werd de onverenigbaarheid van een bestuurdersmandaat met een politiek mandaat uitgebreid tot de leden van het directiecomité. Aangezien deze onverenigbaarheid ingesteld ins voor de bestuurdersfunctie die geen voltijdse functie is, lijkt zij des te meer gerechtvaardigd voor een lid van het directiecomité in functie die verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer van het bedrijf en de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur. Gelet op de omvang en het belang van het bedrijf, is het niet meer dan normaal dat van deze mensen een grote beschikbaarheid en een voltijdse taak verwacht worden.

Wat betreft de transparantie van de vergoedingen tenslotte, heeft de minister op de Ministerraad van 30 november 2001 een voorontwerp van wet ingediend over alle overheidsbedrijven.

plus important, puisque l'approbation de cet accord de coopération lui donnera la valeur d'une loi.

Enfin, lors de la négociation du plan de gestion 2002, la ministre demandera à la SNCB qu'à tout le moins, le principe de l'unicité de l'entreprise, qui est inscrit dans le contrat de gestion valable jusqu'au 31 décembre 2001, soit confirmé, voire renforcé.

D'autre part, les projets de loi en discussion ne modifient en rien le statut des travailleurs, puisque la loi régissant leur statut est une autre loi, datant de 1926, à laquelle aucune modification n'est proposée.

12. Administrateurs: règle des 2/3, sélection sur la base des compétences, non cumul et transparence des rémunérations

En ce qui concerne l'abolition de la règle de l'assentiment de révocation des membres du conseil d'administration nécessitant 2/3 des voix exprimées, il y a lieu de considérer le caractère tout à fait particulier que revêtent les entreprises publiques autonomes. Si le ministre tient, de même que ses partenaires gouvernementaux, au respect de l'autonomie de l'entreprise, il n'y pas lieu de l'étendre à un principe d'impunité dès lors qu'ils sont mandatés par le gouvernement pour représenter l'intérêt public. Il a d'ailleurs semblé évident à la Cour des comptes qui a pointé dans son audit sur la SNCB que «cette situation paraît contraire au principe de responsabilité des administrateurs ainsi qu'à la souplesse nécessaire afin de pouvoir adapter le profil des administrateurs à l'évolution de l'entreprise et du contexte dans lequel elle développe ses activités».

Par rapport au choix des administrateurs, le projet de loi prévoit explicitement que les administrateurs seront choisis sur la base d'une complémentarité des compétences.

On peut noter aussi que l'incompatibilité entre un mandat d'administrateur et un mandat politique a été étendue aux membres du comité de direction. En effet, dès lors que cette incompatibilité est prévue pour la fonction d'administrateur qui n'est pas une fonction à plein temps, elle est d'autant plus justifiée pour un membre du comité de direction exerçant dont la mission consiste en la gestion journalière de l'entreprise et l'exécution des décisions du conseil d'administration. Il est évident qu'au regard de l'importance de l'entreprise et des enjeux en cause, ces fonctions nécessitent une parfaite disponibilité et un exercice à plein temps.

Enfin, en ce qui concerne la transparence des rémunérations, la ministre a déposé en Conseil des ministres, le vendredi 30 novembre 2001, un avant-projet de loi portant sur l'ensemble des entreprises publiques autonomes.

13. Verkapte regionalisering

Verschillende leden hadden het over een verkapte vorm van regionalisering, omdat vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoermaatschappijen (niet van de gewesten!) hun mening geven over de beslissingen van de raad van bestuur van de NMBS die hun rechtstreeks aanbelangen.

Het oriënteringscomité waarin de gewestelijke vervoermaatschappijen vertegenwoordigd zullen zijn, zal effectief advies kunnen uitbrengen over de beslissingen van de raad van bestuur, of voorstellen en bezwaren formuleren aangaande alle aspecten van de samenwerking met de gewestelijke vervoermaatschappijen. Het zal ook de gevolgen van het meerjarig investeringsplan op de mobiliteit onderzoeken, en de verbanden met de lokale vervoermiddelen. Het is duidelijk dat dit alle gebruikers aangaat.

De minister wil in de eerste plaats dat mobiliteit efficiënt geregeld wordt, wat betekent dat het vervoer georganiseerd wordt in het licht van de mogelijke en noodzakelijke complementariteit. In een verstrengele samenleving als de onze, kan mobiliteit niet aangepakt worden op basis van één enkel vervoermiddel. Daarom moeten de gewestelijke vervoermaatschappijen door advies te verlenen betrokken worden bij de besluitvorming van de raad van bestuur. Dat zal het geïntegreerde karakter van de aanpak van de mobiliteit door de NMBS versterken.

Het doel van de regering is dus wel degelijk dat alle mogelijkheden inzake complementariteit tussen vervoermaatschappijen optimaal benut worden zodat de dienstverlening zo goed mogelijk aangepast wordt aan de huidige noden.

14. Juridische grondslag van het samenwerkingsakkoord

Met betrekking tot de NMBS en het samenwerkingsakkoord is het inderdaad zo dat de Raad van State vragen had bij de bevoegdheidsverdeling, maar evengoed heeft hij het akkoord als dusdanig niet verworpen. De regering heeft met alle opmerkingen van de Raad van State rekening gehouden.

Over dit specifieke aspect heeft de Raad van State de volgende opmerkingen gemaakt, en heeft de regering als volgt geantwoord.

Voorname opmerkingen:

De spoorwegen zijn en blijven een federale aangelegenheid (zie artikel 1).

De goedkeuring van het investeringsplan moet uitsluitend een federale bevoegdheid blijven.

Het samenwerkingsakkoord verandert daar niets aan. Weliswaar heeft de federale regering er voor de

13. Régionalisation larvée

Plusieurs membres ont parlé de régionalisation larvée, par le fait que des représentants des sociétés régionales de transport (pas des régions!), pourront donner leur avis sur des décisions prises par le conseil d'administration de la SNCB qui pourraient avoir un impact direct sur elles.

Le comité d'orientation dans lequel les sociétés régionales de transport seront représentées, sera effectivement appelé à rendre un avis sur les décisions du conseil d'administration, ou pourra formuler des suggestions et objections, à propos de tout ce qui touche la coopération avec les sociétés régionales de transport. Il examinera également les conséquences du plan pluriannuel d'investissements sur la mobilité et sur les connexions avec les modes de transport locaux. Il est clair que cela concerne tous les utilisateurs.

La ministre est soucieuse avant tout que la mobilité soit organisée de façon efficace, ce qui implique que les transports soient organisés en tenant compte de leurs complémentarités possibles et nécessaires. Dans une société en réseau, on ne peut se contenter d'une approche de mobilité axée uniquement sur un seul mode de transport. Il importe donc d'associer les sociétés régionales de transport pour qu'elles rendent un avis en amont des décisions du conseil d'administration. Cela renforcera le caractère intégré de l'approche de mobilité de la SNCB.

L'objectif du gouvernement est donc bien de favoriser toutes les complémentarités possibles entre sociétés de transport afin d'offrir un service le mieux calibré et adapté aux besoins actuels. Il ne s'agit nullement d'une régionalisation larvée.

14. Fondements juridiques de l'accord de coopération

À propos de la SNCB et de l'accord de coopération intervenu, il est vrai que le Conseil d'État s'est interrogé quant à la question de la répartition des compétences, mais il n'en reste pas moins vrai qu'il n'a pas rejeté celui-ci en tant que tel. Le gouvernement a tenu compte de l'ensemble des remarques formulées par le Conseil d'État.

Pour ce qui concerne cet aspect spécifique, voici quelles étaient ses remarques, et les réponses qui ont été apportées par le gouvernement.

Les principales remarques étaient les suivantes:

Le chemin de fer est et reste fédéral (voir: article premier).

L'approbation du plan d'investissement doit rester de la compétence exclusive du pouvoir fédéral.

L'accord de coopération ne modifie en rien cette règle. Certes pour la première fois, avant de procéder

eerste maal voor gekozen om de inhoud van het investeringsplan ter discussie aan de gewesten voor te leggen. De NMBS blijft uitsluitend een federale aangelegenheid, maar de ontwikkeling ervan vereist een samenwerking met de gewesten, gelet op de gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Op zich is de aanzienlijke impact van de aanwezigheid van spoorweginfrastructuur op de ontwikkeling van een gebied trouwens al een gerechtvaardigde reden voor de gewestoverheid om zich voor de spoorwegen te interesseren binnen het raam van haar bevoegdheden. Het gaat om een bewuste keuze voor meer overleg, die niets verandert aan de respectieve bevoegdheden.

Het systeem van cofinanciering en prefinanciering: de federale regering meent dat deze systemen niet indruisen tegen de bevoegdheidsverdelingsregels. De regering wil hier wijzen op wat uitgerekend de Raad van State hierover schrijft:

«De regelingen inzake «prefinanciering» en «cofinanciering» door de gewesten, waarin de artikelen 14 en 15 voorzien, zouden pas aanvaardbaar zijn indien ze, onder het geheel van de initiatieven die in federale en gewestelijke materies in verband met het openbaar vervoer genomen moeten worden, betrekking zouden hebben op werkzaamheden en investeringen die specifiek tot de bevoegdheden van de gewesten behoren, zoals bijvoorbeeld de aanleg van wegen of van parkeerplaatsen aan een station of een spoorweg, of nog de uitbouw van het stads- of buurtvervoer in samenwerking met de spoorwegen. De federale Staat blijft gehouden te zorgen voor zijn aandeel in de financiering van de initiatieven die onder zijn bevoegdheden vallen, inzonderheid wat de spoorwegen betreft. Het is meer bepaald onder die voorwaarden dat «het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden» in de zin van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen mogelijk is.»

In het investeringsplan waarop het samenwerkingsakkoord betrekking heeft, gaat het echter precies om dit soort infrastructuur: werken van burgerlijke bouwkunde, parkeerplaatsen aan een station, tunnels, ingravingen. Hieruit kan dus worden afgeleid dat deze mechanismen overeenstemmen met de regels voor de bevoegdheidsverdeling. Het staat de gewesten immers vrij dit soort investeringen in burgerlijke bouwkunde te doen binnen hun eigen bevoegdheden. De NMBS kan nadien al dan niet de spoorweguitrusting van een deel van deze infrastructuur financieren.

Deze mechanismen worden bovendien ook beperkt doordat er maximumbedragen zijn vastgelegd. De prefinanciering is bepaald op maximum 496 miljoen EUR in kapitaal en 62 miljoen EUR in jaarlijkse intresten. De cofinanciering is bepaald op

à cette approbation formelle, le gouvernement fédéral a fait le choix de soumettre le contenu du plan d'investissements aux régions afin de discuter de son contenu. En effet, bien que la SNCB demeure une compétence exclusivement fédérale, son développement fait inmanquablement appel à une coopération avec les régions étant donné les incidences en matière d'aménagement du territoire. L'impact considérable du développement des infrastructures ferroviaires sur le développement d'une région est d'ailleurs à lui seul une raison légitime pour les autorités régionales de se préoccuper du rail, dans le cadre de leurs compétences. Il s'agissait d'un choix de concertation volontaire qui ne modifie en rien les compétences respectives des uns et des autres.

Le système de cofinancement et de préfinancement: le gouvernement fédéral considère que ces deux mécanismes ne sont pas constitutifs d'une violation des règles de répartition des compétences. Il tient à rappeler ce qu'a dit précisément le Conseil d'État à propos de ces mécanismes:

«Les mécanismes de «préfinancement» et de «cofinancement» régionaux prévus par les articles 14 et 15 ne seraient admissibles que s'ils portaient, parmi l'ensemble des initiatives à prendre dans des matières fédérales et régionales en rapport avec le transport en commun, sur des travaux et des investissements relevant spécifiquement de la compétence régionale, comme par exemple l'aménagement de routes ou de parkings de dissuasion aux abords de gares ou de voies ferrées ou encore le développement du transport urbain ou vicinal en coordination avec le chemin de fer. L'État fédéral reste tenu d'assurer sa part dans le financement des initiatives relevant de ses compétences, spécialement en matière ferroviaire. C'est notamment dans ces conditions qu'est rendu possible «l'exercice conjoint de compétences propres» au sens de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.»

Or, dans le plan d'investissement faisant l'objet de l'accord de coopération, il s'agit précisément de ce type d'infrastructures: ouvrages de génie civil, aires de stationnement aux abords des gares, tunnels, tranchées. On peut donc en déduire que ces mécanismes sont conformes aux règles de répartition des compétences. Il est en effet tout à fait loisible aux régions de réaliser ce type d'investissements en génie civil dans le cadre de leurs compétences propres. La SNCB sera ensuite libre de financer l'équipement ferroviaire de certaines de ces infrastructures.

En outre, rappelons que ces mécanismes sont encadrés par une autre balise: le plafonnement des montants. Pour le préfinancement, il est plafonné à 496 millions d'EUR en capital et 62 millions d'EUR en charge d'intérêts; pour le cofinancement, il est

maximum 198 miljoen EUR voor het Vlaamse Gewest en 99 miljoen EUR voor het Waalse Gewest. Het Overlegcomité — waarin het federale niveau trouwens vertegenwoordigd is — kan bepalen of bijkomende gelden nodig zijn.

De vrees dat een van de gewesten steeds meer infrastructuur met eigen middelen zou financieren, is dus ongegrond aangezien deze investeringen beperkt zijn zowel naar de aard (burgerlijke bouwkunde) als naar het bedrag. Het is bijgevolg onmogelijk voor een van de gewesten om spoorinvesteringen te financieren (treinsporen, elektrische uitrustingen, ...) aangezien die — net als de exploitatie van de spoorweg trouwens — nog steeds uitsluitend onder federale bevoegdheid vallen. Welk nut heeft het trouwens om fonkelnieuwe bruggen te bouwen als er nooit een spoor op wordt gelegd of een trein over rijdt?

Bovendien hebben de gewesten zich er via en dus dankzij dit samenwerkingsakkoord toe verbonden strikte termijnen na te leven voor de afgifte van vergunningen voor infrastructuurwerken en investeringen in veiligheid met spoed te behandelen (zoals bijvoorbeeld de installatie van antennes voor telecommunicatie).

15. Lijn 161 Brussel-Luxemburg-Straatsburg

Het meerjareninvesteringsplan bevat het principe om lijn 161 tussen Brussel en Ottignies op vier sporen te brengen. Dat is uiteraard de beste oplossing om de capaciteit tot in Ottignies te verhogen, een verhoging die nodig is om het GEN te kunnen verwezenlijken.

Tussen Ottignies en zone Namen werd geopteerd voor een nieuwe lijn langs de E411-snelweg. Dat project is in principe goedgekeurd, maar wordt momenteel nog duidelijker uitgewerkt. Deze nieuwe lijn wordt verlengd tot Gosselies en vormt zo de voorbode van een hogesnelheidsnet door Wallonië.

Ook de as Namen-Luxemburg (L 162) zal gemoderniseerd worden zodat op nagenoeg het gehele parcours de richtsnelheid 160 km/uur zal kunnen worden. In combinatie met de opening in 2002 van de Athus-Maasverbinding voor goedrentevervoer zullen deze investeringen een erg positieve invloed hebben voor de passagiers naar Luxemburg die meer en snellere treinen zullen hebben.

De verbinding Brussel-Luxemburg moet ook worden gezien in het geheel Brussel-Luxemburg-Straatsburg als alternatief voor de HST-Oost.

plafonné à 198 millions d'EUR pour la Région flamande et 99 millions d'EUR pour la Région wallonne. Il appartiendra au Comité de concertation — dont, s'il est utile de le rappeler, le fédéral fait partie — de décider si des montants supplémentaires sont nécessaires.

La crainte de voir une des régions financer toujours plus d'infrastructure sur son budget n'a dès lors pas beaucoup de sens puisque ces investissements sont limités tant par rapport à leur nature (génie civil) que par rapport à leur montant. Il est donc impossible pour une des régions de financer des investissements ferroviaires proprement dit (voie de chemins de fer, équipement électriques, ...), investissements qui continuent à relever exclusivement du niveau fédéral, comme l'exploitation ferroviaire d'ailleurs. Or, à quoi servirait-il de construire des ponts flambant neufs si jamais un rail n'y est posé ou que jamais un train n'y circule?

À cet égard, il aurait également été opportun de relever que les régions, à travers et donc grâce à cet accord de coopération, se sont engagées à respecter des délais stricts quant à l'octroi des permis requis pour la réalisation de travaux d'infrastructure et de réserver l'urgence aux investissements relatifs à la sécurité (comme par exemple l'installation d'antennes dans le cadre de la mise en œuvre d'équipements de télécommunication).

15. Laligne 161 Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg

Le plan pluriannuel d'investissements reprend le principe d'une mise à quatre voies de la ligne 161 jusqu'à Ottignies. C'est là évidemment la meilleure solution pour augmenter la capacité jusqu'à Ottignies. Cette augmentation de capacité est absolument nécessaire pour pouvoir accueillir le RER.

Entre Ottignies et la région de Namur, il a été opté pour une ligne nouvelle le long de l'autoroute E411. Bien que le principe en ait été retenu, une définition précise du projet est toujours à l'étude. Cette nouvelle ligne se voit prolongée jusqu'à Gosselies, préfigurant ainsi un futur réseau à grande vitesse à travers la Wallonie.

L'axe Namur-Luxembourg (L 162) sera également modernisé pour augmenter la vitesse de référence de la ligne à 160 km/h sur la presque totalité du parcours. Ces investissements, combinés à l'ouverture en 2002 de l'axe Athus-Meuse pour le trafic de marchandises, auront un impact très positif pour la clientèle se rendant au Luxembourg, qui pourra ainsi bénéficier de trains plus rapides et plus fréquents.

La relation Bruxelles-Luxembourg doit être également appréhendée dans sa dimension Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg en tant qu'alternative au TGV-Est.

De Luxemburgers zijn duidelijk vragende partij voor een aanzienlijke verkorting van de reistijd op deze lijn. Zij hebben nogmaals bevestigd dat zij fundamenteel willen bijdragen aan dit dossier. Hun bijdrage zal in verhouding staan tot de tijdwinst.

Een eerste voorstel is om samen een dossier voor te stellen aan de Europese Commissie, die voor 50% kan bijdragen in de studiekosten en voor 100% in de invoeringskosten. Er is een werkgroep opgericht om een gezamenlijk dossier (België-Luxemburg-Frankrijk) op te stellen voor de Europese Commissie.

Momenteel werd een kortetermijnoplossing bestudeerd die erin bestaat een aantal rechtstreekse treinen in te leggen (Brussel-Namen-(Aarlen)-Luxemburg, zonder andere stopplaatsen). Als dat kan zullen de Luxemburgers de mogelijkheid bekijken om financieel bij te dragen in de exploitatie van deze treinen.

16. Het beheerscontract

Zoals al werd vermeld, loopt het huidige beheerscontract van de NMBS ten einde op 31 december 2001. De regering is van plan over het volgende beheerscontract van de onderneming te onderhandelen met de nieuwe bestuursploeg, die zal voortkomen uit de hier besproken hervorming. In afwachting van de inwerkingtreding van deze hervorming is het volgende beheerscontract alvast besproken met de huidige bestuurders van de NMBS, met name om de kostprijs te bepalen van de nieuwe maatregelen die de regering wenst.

De regering heeft dit nieuwe beheerscontract voornamelijk toegespitst op veiligheid, kwaliteit en stiptheid, drie nieuwe elementen die los staan van de belangrijke elementen die gewoonlijk deel uitmaken van een beheerscontract, namelijk de financiële dotatie van de Staat en de verplichtingen van de onderneming.

De studies uitgevoerd in het raam van het tweede aanhangsel bij het huidige beheerscontract zijn zoveel mogelijk gebruikt, vooral met betrekking tot de schadevergoedingen voor klanten bij een gebrekkige dienstverlening, dus wanneer een trein een aanzienlijke vertraging heeft.

Er is een studie uitgevoerd met betrekking tot de verschillende systemen die klantvriendelijk zijn en die werkbaar zijn vanuit administratief en financieel oogpunt. In die studie is vastgesteld welke dienstonderbrekingen de gebruiker in moeilijkheden kunnen brengen.

De NMBS geeft bijvoorbeeld al taxicheques wanneer de klant de aansluiting op een ander vervoermiddel heeft gemist door een ernstige vertraging van de trein naar aanleiding van een incident op het spoor of een ander probleem.

Les Luxembourgeois sont très clairement demandeurs d'une amélioration substantielle des temps de parcours sur la ligne. Ils ont réaffirmé leur volonté d'intervenir financièrement dans ce dossier. L'intervention sera proportionnelle au gain de temps de parcours.

Une première proposition est de construire ensemble un dossier à présenter à la Commission européenne qui peut intervenir pour 50% dans les frais d'étude et 10% dans les frais de réalisation. Un groupe de travail a été mis en place pour monter un dossier commun (Belgique-Luxembourg-France) à destination de la Commission européenne.

Une solution à court terme est à l'étude et concerne la mise en place de quelques trains directs (Bruxelles-Namur-(Arlon)-Luxembourg, sans autres arrêts). Si une telle possibilité existe, les Luxembourgeois examineront la possibilité d'intervenir financièrement dans l'exploitation de ces trains.

16. Le contrat de gestion

Comme déjà indiqué, le contrat de gestion de la SNCB actuellement en vigueur arrivera à expiration le 31 décembre 2001. Le gouvernement a l'intention de négocier le prochain contrat de gestion de l'entreprise avec la nouvelle équipe dirigeante, issue de la réforme en discussion. En attendant l'entrée en vigueur de cette réforme, la négociation du prochain contrat de gestion a d'ores et déjà été préparée avec les dirigeants actuels de la SNCB, en vue notamment d'évaluer le coût de chacune de nouvelles mesures souhaitées par le gouvernement.

Le gouvernement a choisi d'axer ce nouveau contrat de gestion sur trois nouveaux éléments principaux: la sécurité, la qualité et la ponctualité, indépendamment des engagements importants habituellement présents dans un contrat de gestion, à savoir la dotation financière de l'État et les obligations de l'entreprise.

Les études réalisées dans le cadre du deuxième avenant au contrat de gestion actuellement en vigueur sont utilisées au maximum, plus particulièrement en ce qui concerne les mécanismes d'indemnisation de la clientèle en cas de service défaillant, c'est-à-dire notamment en cas de retard important d'un train.

Une étude a eu pour objet de rechercher les différents systèmes répondant au besoin de respect de la clientèle, d'une manière praticable aux points de vue administratif et financier, qui a identifié les ruptures de service susceptibles de mettre l'utilisateur en difficulté.

Par exemple: la SNCB octroie déjà des chèques-taxi lorsqu'un autre moyen de transport a été manqué du fait d'un retard important occasionné par le chemin de fer, suite à un incident sur la voie ou tout autre problème.

Wat de kwaliteit van de dienstverlening betreft, verklaart de minister dat naast de maatregelen beschreven in het verslag aangaande de kwaliteit van de dienstverlening, waarin het tweede beheerscontract voorziet, het derde beheerscontract de basis zal leggen van de integratie in de NMBS van de CEN-kwaliteitsnormen aangaande het openbaar vervoer. Dit zal worden omgezet in een programma voor de kwaliteit van de dienstverlening, dat wordt geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie worden bekendgemaakt en meegedeeld op basis van de «barometer» kwaliteit van de dienstverlening aan de klant.

Andere principes die ook moeten worden toegepast in het derde beheerscontract zijn :

1. Europese benchmarking

De NMBS zal haar werking voortdurend moeten evalueren door ze op basis van een structurele Europese benchmark te vergelijken met die van andere spoorwegmaatschappijen.

2. Structureel overleg

De onderneming zal structureel overleg moeten plegen over een aantal materies zoals de aanpassing van de stations aan mensen met een verminderde mobiliteit. De onderneming moet bij het uitstippelen van de werkzaamheden systematisch de organisaties van personen met een verminderde mobiliteit raadplegen over alle technische aspecten aangaande de toegankelijkheid van de stations voor deze mensen. Voor negen stations is reeds een proefproject van overleg opgestart.

3. Verantwoordelijkheid van het tariefbeleid

De tariefstructuur moet vereenvoudigd worden. Deze materie wordt onderzocht door een gemengde werkgroep Staat-NMBS.

4. Informatie aan de reizigers

De NMBS moet geregeld een document voor het grote publiek publiceren, waarin de voortgang van het investeringsprogramma wordt belicht — lijn per lijn en station per station — alsook de kwaliteit van de dienstverlening, met name wat de stiptheid betreft (treinen die minder dan vijf minuten vertraging hebben of op tijd aankomen). Eventuele vertragingen moeten worden verklaard. De bekendgemaakte gegevens over de stiptheid worden niet «geneutraliseerd» door de zogenaamde gevallen van overmacht of gevallen die niet aan de NMBS kunnen worden toegerekend, eruit te weren.

Deze informatie zal ook worden uitgehangen in de stations en zal beschikbaar zijn op de internetsite van de NMBS. Dit is een middel om de NMBS aan te

En ce qui concerne la qualité du service, la ministre explique qu'en complément des mesures décrites dans le rapport sur la qualité de service demandé dans le deuxième contrat de gestion, le troisième contrat de gestion jettera les bases d'une intégration de la norme de qualité CEN relative aux transports publics dans l'entreprise SNCB. Cela se traduira par un programme de qualité de service dont le suivi devra être publié et communiqué par l'intermédiaire d'un « baromètre » qualité à la clientèle.

D'autres principes devraient également être mis en œuvre dans le cadre du troisième contrat de gestion, comme :

1. Benchmarking européen

La SNCB devra s'inscrire de manière continue dans une évaluation de son action par une comparaison avec les autres sociétés de chemin de fer au travers un benchmark européen structurel.

2. Concertations structurelles

L'entreprise devra organiser une concertation structurelle sur un certain nombre de matières comme la prise en compte des aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite dans les gares. Il s'agira en l'occurrence pour l'entreprise de consulter systématiquement les organisations de personnes à mobilité réduite, lors de la description des travaux à effectuer, sur tous les aspects techniques pertinents relatifs à l'accessibilité des gares à ces personnes. Un projet-pilote de concertation a été mené pour neuf gares.

3. Responsabilité de la politique des tarifs

La structure tarifaire doit être considérablement simplifiée. Ces matières seront examinées par un groupe de travail mixte État-SNCB.

4. L'information des voyageurs

La SNCB devra publier régulièrement un document destiné au grand public, présentant l'avancement du programme d'investissements, ligne par ligne et gare par gare, la qualité de service réalisée, en particulier au niveau de la ponctualité (trains arrivés avec moins de cinq minutes de retard, trains arrivés à l'heure) et une explication des écarts. Les indices de ponctualité publiés ne seront pas « neutralisés » pour tenir compte des cas dits de force majeure ou échappant à la responsabilité de la SNCB.

Ces informations seront également affichées dans les gares et disponibles sur le site internet de la SNCB. Ceci est un moyen d'inciter la SNCB à améliorer ses

zetten tot een verbetering van haar prestaties zonder dat daarbij de veiligheid van de treingebruikers in gevaar wordt gebracht.

5. Toegankelijkheid van de stations voor fietsers

De NMBS verbindt zich ertoe om in elk station oog te hebben voor de toegankelijkheid van het station en de treinen voor reizigers met een fiets, niet enkel in het kader van het groene toerisme maar ook bij verplaatsingen tussen de woning en het werk, de woning en de school en de verplaatsingen om andere redenen.

Er zou ook een inspanning gedaan moeten worden om treinwagens zo uit te rusten dat ze meer fietsen kunnen opnemen.

Een actieplan met concrete verbintenissen zou moeten worden opgesteld; het mag niet meer gaan om voornemens maar om realistische, concrete en precieze doelstellingen.

De minister wijst erop dat het probleem van de financiële band tussen de eerste taak van de NMBS, de taak van openbare dienstverlening, dit wil zeggen het binnenlands reizigersverkeer, en de tweede taak van de NMBS inzake openbare dienstverlening, namelijk de infrastructuur, enerzijds, en de andere handelsactiviteiten van de NMBS, anderzijds, eveneens zal moeten worden onderzocht.

Er zou moeten worden voorzien in een programma waarin de NMBS zich verbindt tot het verlenen van een bepaald aantal diensten, dat gekoppeld wordt aan een soort bonus-malussysteem en dat tot doel heeft de infrastructuurbeheerder meer verantwoordelijkheidszin bij te brengen.

De voorwaarden met betrekking tot de toeristische lijnen in de drie gewesten van het land zullen door de NMBS worden geëvalueerd in overleg met de exploitanten van dergelijke toeristische lijnen teneinde te beschikken over een typecontract dat voorziet in clausules ter bescherming van de huurders-exploitanten. Veel exploitanten van die toeristische lijnen zijn immers verenigingen zonder winstoogmerk waarvan het werk zeer interessant is en die geholpen moeten worden bij het vastleggen van hun verantwoordelijkheid indien er een ongeval gebeurt.

Wat betreft de veiligheid, merkt de minister op dat bij het opstellen van een aangepast veiligheidsprogramma gesteund moet worden op de Europese norm over de kwaliteit van de dienstverlening in de openbare vervoersbedrijven die veiligheid als volgt definieert: «Veiligheid is het door de klant ervaren gevoel van persoonlijke bescherming dat voortvloeit uit de toegepaste reële maatregelen en de actie die ondernomen wordt om er zich van te vergewissen dat de klant zich bewust is van die maatregelen» (Europees Centrum voor de normalisatie/OV 320, blz. 20, & B2.44).

performances, sans jamais toutefois mettre la sécurité des usagers en danger.

5. Accessibilité des gares aux vélos

La SNCB s'engagera à tenir compte dans chaque gare de l'accessibilité pour les voyageurs disposant de vélos, non seulement pour le tourisme vert, mais aussi pour des déplacements domicile-travail, domicile-école et les déplacements pour d'autres motifs.

Un effort devrait également être fourni pour permettre aux voitures d'embarquer plus fréquemment dans un train.

Un plan d'action comportant des engagements concrets devrait être finalisé; il ne devrait pas s'agir d'intentions mais bien d'objectifs réalistes, concrets et précis.

La ministre souligne que la question du lien financier entre, d'une part, la première mission de service public de la SNCB, soit le service de voyageurs intérieur, et la deuxième mission de service public de l'entreprise, soit l'infrastructure, et, d'autre part, les autres activités commerciales de la SNCB devra également être abordée.

Un programme d'engagement de services devrait être mis en place, qui comprendrait une sorte de volet bonus-malus, en vue de responsabiliser le gestionnaire à l'importance de l'infrastructure.

Les conditions relatives aux lignes touristiques des trois régions du pays seront évaluées par la SNCB en concertation avec les opérateurs touristiques afin de disposer d'un contrat-type, comprenant notamment des clauses de sauvegarde des locataires opérateurs. Beaucoup d'exploitants touristiques sont en effet des organisations bénévoles dont le travail est très intéressant et qui doivent être aidées à fixer leur responsabilité en cas d'incident.

En ce qui concerne la sécurité, la ministre indique que pour la construction d'un programme de sécurité adéquat, on se référera à la norme européenne sur la qualité de service dans les services publics de transport, qui définit la sécurité ainsi: «C'est le sentiment d'une protection personnelle ressentie par les clients, découlant des mesures réelles mises en œuvre et les activités mises au point pour s'assurer que les clients soient conscients de ces mesures» (CEN/TC 320 p. 20, & B2.44)

Dit veiligheidsonderdeel heeft drie aspecten:

— het banen van agressie, misdaad of moeilijkheden waarvan de reizigers of het personeel het slachtoffer zouden kunnen worden: het gaat om het waarneembare toezicht, spiegels, camera's of verlichting die de veiligheid of het voorkomen van gevaar bevorderen;

— het probleem van de ongevallen voor het personeel en voor de reizigers;

— het beheer van de risico's, de spoedgevallen en het ingrijpen waar dat nodig is.

In dit verband zou het beheerscontract eveneens moeten bepalen welke investeringen het mogelijk maken het veiligheidsgevoel te verhogen of het onveiligheidsgevoel weg te werken.

Tenslotte komt in het beheerscontract ook het milieuvraagstuk aan bod.

Een keer per jaar zal de NMBS een milieurapport voorleggen waarin zij voor alle opdrachten die zij op het Belgisch grondgebied uitvoert, de door haar veroorzaakte milieuhinder inschat en de actieplannen voorstelt om die hinder te beperken. In dit rapport zou bijvoorbeeld gehandeld worden over het beheer van de ecologisch gevoelige zones, zoals de spoorwegbermen, en over de geluidshinder. In dit rapport moet eigenlijk een algemene milieustrategie kunnen worden uitgewerkt.

17. De dubbele handtekening

De minister legt uit dat de dubbele handtekening erin bestaat dat de beslissingen van een Nederlandstalige gedelegeerd bestuurder mede-ondertekend worden door een Franstalige directeur-generaal of dat de beslissingen van een Franstalig gedelegeerd bestuurder mede-ondertekend worden door een Nederlandstalige directeur-generaal.

Dit mechanisme moet de Staat helpen zowel bij de uitoefening van zijn taak als meerderheidsaandeelhouder als bij zijn taak als toezichthoudende overheid. Daardoor zal de Staat het bedrijf beter kunnen controleren wat onlangs door het Parlement nog werd gevraagd.

Het mechanisme van de dubbele handtekening is dus geen vorm van bureaucratie maar is daarentegen een middel om overheidsbeheerders meer verantwoordelijkheidszin bij te brengen.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Alleen de artikelen waarop een amendement is ingediend, worden besproken.

Artikel 2bis (nieuw)

Mevrouw de Bethune c.s. dienen het amendement nr. 1 in dat ertoe strekt de twee derde regel met het

Ce volet «sécurité» comprend trois aspects:

— l'absence d'agressions, de crimes ou de difficultés ressenties par les voyageurs ou le personnel: il s'agit des questions de la surveillance visible, des miroirs, des caméras ou de l'éclairage, qui sont de nature à renforcer la sécurité ou la prévention des risques;

— la question des accidents pour le personnel et pour les voyageurs;

— la gestion des risques, des urgences et des interventions nécessaires.

À cet égard, le contrat de gestion devrait également définir les modalités d'investissements permettant de mieux garantir le sentiment de sécurité ou de diminuer le sentiment d'insécurité.

Enfin, le contrat de gestion aborde la question de l'environnement.

Une fois par an, la SNCB présentera un rapport environnemental, mettant en avant comment, dans l'ensemble de ses missions touchant le territoire belge, elle évalue ses nuisances environnementales et les plans d'action mis en œuvre pour les réduire. Ce rapport traiterait par exemple de la gestion des zones écologiquement sensibles telles que les talus de chemin de fer et des nuisances sonores. En fait, ce rapport permettrait d'élaborer une stratégie environnementale générale de l'entreprise.

17. La double signature

La ministre explique que la double signature est l'obligation d'un contreseing des décisions d'un administrateur délégué néerlandophone par un directeur général francophone, ou des décisions d'un administrateur délégué francophone par un directeur général néerlandophone.

Ce mécanisme confortera l'État, tant dans l'exercice de son rôle d'actionnaire majoritaire que dans son rôle d'autorité de tutelle de la SNCB. Il permettra de mieux garantir le contrôle de l'entreprise par l'État, ce qui rencontrera les préoccupations récemment exprimées au Parlement à ce propos.

Le mécanisme de la double signature ne sera donc pas un facteur de lourdeur mais, au contraire, un facteur de responsabilisation des gestionnaires publics.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Seuls les articles auxquels un amendement a été déposé sont discutés.

Article 2bis (nouveau)

Mme de Bethune et consorts déposent l'amendement n° 1, visant à étendre aux conseils d'administra-

oog op een evenwichtige aanwezigheid van vrouwen en mannen uit te breiden tot de raden van bestuur van andere overheidsbedrijven.

De minister kan instemmen met het principe zoals verwoord in dit amendement, maar wijst erop dat het voorliggende wetsontwerp zich beperkt tot de NMBS.

Artikel 2^{ter} (nieuw)

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 2 in dat ertoe strekt de voorgestelde regeling met betrekking tot de gedelegeerd bestuurder ook uit te breiden tot andere overheidsbedrijven.

De heer Caluwé meent dat door het voorliggende wetsontwerp de gedelegeerd bestuurder van de NMBS zal gediscrimineerd worden ten opzichte van de gedelegeerde bestuurders van andere overheidsbedrijven en zich op die grond tot het Arbitragehof kan wenden.

De minister herhaalt dat dit wetsontwerp alleen betrekking heeft op de NMBS.

Artikel 2^{quater} (nieuw)

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 3 in dat ertoe strekt de juridische eenheid van het bedrijf, aangegeven in de memorie van toelichting, in de wet zelf in te schrijven.

De minister antwoordt dat het onmogelijk is om de ondeelbaarheid in de wet zelf in te schrijven, maar dat het zal voorzien worden in het beheerscontract dat kracht van wet heeft.

De heer Ramoudt vraagt zich af of dit wetsontwerp en het beheerscontract dan wel in overeenstemming is met de Europese regelgeving over de liberalisering van het goederenvervoer.

Volgens de heer Caluwé zal er voor 2003 een nieuw wetsontwerp met het oog op een fundamentele herstructurering van de NMBS moeten worden ingediend.

Mevrouw Kestelijn meent dat het wenselijk zou zijn om ABX af te splitsten, zodat het geheel doorzichtiger wordt.

De heer Caluwé stelt dat de openbare dienst van de NMBS er alle belang bij heeft om ABX niet af te splitsten, want uit ABX zullen financiële middelen geput worden om een deel van het deficit in het investeringsplan te vullen.

Artikel 3

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 4 in dat betrekking heeft op het grensoverschrijdend reizigersverkeer.

tion d'autres entreprises publiques la règle des deux tiers en matière de présence équilibrée des femmes et des hommes.

La ministre peut se rallier au principe formulé dans l'amendement, mais souligne que le projet à l'examen se limite à la SNCB.

Article 2^{ter} (nouveau)

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 2, visant à étendre aux autres entreprises publiques le régime proposé concernant l'administrateur délégué.

M. Caluwé estime que le projet aura un effet discriminatoire pour l'administrateur délégué de la SNCB par rapport aux administrateurs délégués des autres entreprises publiques et que celui-ci pourra saisir la Cour d'arbitrage sur cette base.

La ministre répète que le présent projet de loi concerne uniquement la SNCB.

Article 2^{quater} (nouveau)

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 3, tendant à inscrire dans la loi même l'unicité juridique de l'entreprise, telle qu'elle est décrite dans l'exposé des motifs.

La ministre répond qu'il est impossible d'inscrire cette indivisibilité dans la loi, mais qu'elle sera prévue dans le contrat de gestion, qui a force de loi.

M. Ramoudt se demande si, dès lors, le projet de loi et le contrat de gestion sont bien conformes à la réglementation européenne relative à la libéralisation du transport de marchandises.

Selon M. Caluwé, un nouveau projet de loi devra être déposé d'ici à 2003 en vue de procéder à une restructuration fondamentale de la SNCB.

Mme Kestelijn considère qu'il serait souhaitable de détacher ABX afin d'améliorer la transparence de l'ensemble.

M. Caluwé affirme que le service public de la SNCB a tout intérêt à ne pas détacher ABX car c'est là que l'on puisera des moyens financiers pour combler une partie du déficit du plan d'investissement.

Article 3

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 4, concernant le transport transfrontalier de voyageurs.

Volgens de heer Caluwé breiden deze grensoverschrijdende trajecten in feite het grondgebied uit. We stellen vast dat dit reizigersverkeer vooral het Waalse grondgebied betreft. Het ware logisch te voorzien dat de maatregel voor grensoverschrijdend verkeer alleen zou gelden wanneer dit verkeer enige relevantie heeft, met andere woorden als er een minimum aantal reizigers zijn. In die optiek zouden alleen de grensovergangen Essen en Esplechin in aanmerking komen.

Zal dit artikel tot gevolg hebben het binnenlands tarief geldt voor het reizigersverkeer tot aan het eerste buitenlands station?

De minister onderstreept de wil van de regering om de opdracht van openbare dienst van de NMBS uit te breiden met het grensoverschrijdend verkeer. Dit zal een verhoging van het aantal reizigers op deze lijnen tot gevolg hebben. Om de doelstelling van 50 % meer reizigers in 2010 te kunnen halen, moeten alle middelen worden aangewend. Een taak van openbare dienstverlening wordt trouwens niet alleen afgewogen in functie van haar economische rendabiliteit maar op haar maatschappelijk nut.

Wat betreft het tarief, merkt de minister op dat de NMBS onderhandelingen zal moeten voeren met de spoorwegbedrijven in Nederland en Frankrijk over de prijs en de verdeling van de kosten voor de afstand tussen de grens en het eerste buitenlands station. In ieder geval moet een betere prijs dan de huidige bedongen worden, want het huidige tarief is helemaal niet aantrekkelijk.

De heer Caluwé wijst erop dat deze verruiming van de openbare dienstverlening geldt voor 9 Waalse grensovergangen tegenover slechts één Vlaamse grensovergang, terwijl anderzijds de 60/40 verdeelsleutel ten alle prijze de 60/40 wordt gehandhaafd voor investeringen, ook voor deze die de ganse Belgische economie ten goede komen.

De heer Roelants du Vivier meent dat Wallonië moeilijk aansprakelijk kan worden gesteld voor haar geografische situatie. Het grenst immers aan Nederland, Frankrijk, Duitsland en Luxemburg en er zijn heel wat grensarbeiders.

Volgens de heer Caluwé is het historisch toch wel zeer bijzonder dat de lijnen die nauwelijks worden gebruikt en die toch zijn blijven bestaan allemaal in Wallonië liggen en er in Vlaanderen slechts één grensovergang overblijft. In Vlaanderen zouden er zeer rendabele lijnen kunnen worden aangelegd, zoals tussen Gent en Terneuzen en zouden de bestaande lijnen Turnhout-Tilburg, Neerpelt-Weert, Hasselt-Genk-Maastricht terug opengesteld kunnen worden. Dit zou ook het mobiliteitsprobleem ten goede komen.

De heer Hordies steunt het initiatief van de regering om het grensoverschrijdend vervoer op te nemen in de opdrachten van openbare dienst van de NMBS omdat vele grensbewoners aangewezen zijn, zowel voor hun

Selon M. Caluwé, ces trajets transfrontaliers étendent en fait le territoire. Nous constatons que ce transport de voyageurs concerne surtout le territoire wallon. Il serait logique de prévoir que la mesure relative au transport transfrontalier ne s'applique que si ce transport a une certaine pertinence, c'est-à-dire s'il y a un nombre minimum de voyageurs. Dans cette optique, seuls les points frontières d'Essen et d'Esplechin seraient pris en considération.

Cet article aura-t-il pour conséquence que le tarif voyageurs intérieur est applicable jusqu'à la première gare étrangère?

La ministre souligne la volonté du gouvernement d'étendre la mission de service public de la SNCB au trafic transfrontalier. Cela entraînera une augmentation du nombre de voyageurs sur ces lignes. Tout doit être mis en œuvre pour atteindre l'objectif fixé à l'horizon 2010, à savoir une augmentation de 50 % du nombre de voyageurs. Une mission de service public ne s'envisage d'ailleurs pas uniquement sur la base de sa rentabilité économique mais aussi en fonction de son utilité sociale.

S'agissant du tarif, la ministre fait remarquer que la SNCB devra négocier avec les chemins de fer néerlandais et français sur la question du prix et de la répartition des coûts pour la distance parcourue entre la frontière et la première gare étrangère. En tout cas, il faudra faire un effort sur les prix car le tarif actuel n'a rien d'attrayant.

M. Caluwé souligne que cette extension du service public concerne neuf points frontières wallons et seulement un point frontière flamand, alors que l'on maintient à tout prix la clé de répartition 60/40 pour les investissements, y compris ceux qui bénéficient à l'ensemble de l'économie belge.

M. Roelants du Vivier estime que la Wallonie ne saurait être tenue pour responsable de sa situation géographique. Puisqu'elle a des frontières communes avec les Pays-Bas, la France, l'Allemagne et le Luxembourg, les travailleurs frontaliers y sont nombreux.

Selon M. Caluwé, il est historiquement très curieux que les lignes maintenues en activité bien qu'étant peu utilisées, soient toutes situées en Wallonie et qu'il ne subsiste qu'un seul point frontière en Flandre. Des lignes très rentables pourraient être construites en Flandre, par exemple entre Gand et Terneuzen, et des lignes existantes telles que Turnhout-Tilburg, Neerpelt-Weert en Hasselt-Genk-Maastricht pourraient être remises en service. Cela permettrait aussi de remédier au problème de la mobilité.

M. Hordies soutient l'initiative du gouvernement visant à intégrer le transport transfrontalier dans les missions de service public de la SNCB, parce que bon nombre de frontaliers sont tributaires de la première

werk, als voor ontspanning, op de eerste stad over de grens. De huidige politiek gaf geen aanzet om de trein te nemen, met als gevolg dat meer en meer kleinere lijnen werden afgeschaft.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen vervolgens het amendement nr. 5 in dat ook betrekking heeft op het grensoverschrijdend verkeer.

De heer Caluwé meent dat bepaalde gedeelten van het spoorwegnet en dienstverlening zulke lokale betekenis hebben dat men ze moeilijk bij het spoorverkeer kan rekenen en dat ze daarom moeten overgedragen worden aan de gewesten. Zij horen eerder bij het openbaar stads- en streekvervoer. Een dynamisch mobiliteitsbeleid veronderstelt deze soepelheid in benadering, die een integratie van deze puur lokale infrastructuur en bediening in het openbaar stads- en streekvervoer mogelijk maakt.

Dit amendement veronderstelt uiteraard een bijzondere meerderheid voor de goedkeuring ervan, maar de heer Caluwé stelt dat zijn fractie wil bijdragen tot die meerderheid.

De minister verklaart dat het de wil van de regering is om deze lijnen niet over te dragen aan de gewesten. De spoorwegen blijven een federale aangelegenheid.

Artikel 5

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 6 in om de woorden «de laatste werkdag» te vervangen door de woorden «de laatste werkdag die geen zaterdag is» zodat het niet nodig is dat de algemene vergadering op een zaterdag zou moeten vergaderen.

De minister antwoordt dat, op vraag van de NMBS, de datum van de algemene vergadering met één maand werd uitgesteld om de onderneming in staat te stellen de nieuwe boekhoudkundige verplichtingen in optimale omstandigheden na te leven. Bovendien kunnen de voogdijminister en de minister van begroting ten minste 14 dagen voor de algemene vergadering over de documenten beschikken. Voor het overige is dit artikel niet gewijzigd en hoeft de bepaling «de laatste werkdag» niet tot problemen te leiden omdat het om een werkdag gaat.

Artikel 6

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 8 in dat ertoe strekt het begrip «sectoren» in de wet zelf nader te omschrijven. Dit amendement komt tegemoet aan de opmerkingen van de Raad van State.

De minister verwijst naar de memorie van toelichting waarin reeds werd geantwoord op de opmerkin-

ville par-delà la frontière, tant pour leur travail que pour les loisirs. Comme la politique actuelle n'a pas incité la population à prendre le train, on a supprimé de plus en plus de petites lignes.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 5, qui concerne également le transport transfrontalier de voyageurs.

M. Caluwé considère que certaines portions du réseau ferroviaire et du service ont un caractère tellement local qu'elles ne peuvent guère être considérées comme relevant du réseau ferroviaire et qu'il y a dès lors lieu de les transférer aux régions. Elles ressortissent plutôt au transport public urbain et vicinal. Une politique de mobilité dynamique suppose cette souplesse dans l'approche, souplesse qui permet une intégration de cette infrastructure et de ce service purement locaux dans le transport public urbain et régional.

Cet amendement doit évidemment recueillir une majorité spéciale en vue de son approbation, mais M. Caluwé indique que son groupe est disposé à apporter ses voix.

La ministre déclare que la volonté du gouvernement est de ne pas transférer ces lignes aux régions. Les chemins de fer demeurent une matière fédérale.

Article 5

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 6, visant à remplacer les mots «le dernier jour ouvrable» par les mots «le dernier jour ouvrable qui n'est pas un samedi», afin que l'assemblée générale n'ait pas à se réunir un samedi.

La ministre répond qu'à la demande de la SNCB, la date de l'assemblée générale a été reportée d'un mois afin de permettre à l'entreprise de respecter les nouvelles obligations comptables dans des conditions optimales. De plus, le ministre de tutelle et le ministre du Budget peuvent disposer des documents au moins 14 jours avant l'assemblée générale. Cet article n'est pas modifié pour le surplus et il n'y a pas de raison que les termes «le dernier jour ouvrable» posent problème puisqu'il s'agit précisément d'un jour ouvrable.

Article 6

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 8, tendant à définir la notion de «secteurs» dans la loi même. Cet amendement répond aux observations du Conseil d'État.

La ministre renvoie à l'exposé des motifs, qui répond déjà aux objections du Conseil d'État. Le

gen van de Raad van State. Er werd in het wetsontwerp alleen een minimumkader gedefinieerd in het licht van de Europese richtlijn. De beslissing over de sectoren van activiteit ligt bij de NMBS, niet bij de minister. De regering heeft alleen op indicatieve wijze het ideale organigram gedefinieerd (6 verticale en 3 horizontale sectoren).

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 9 in dat een taalkundige verbetering beoogt. Ieder «verschillend» investeringsproject betekent dat alleen voor investeringsprojecten van andere aard een specifieke boekhouding moet worden voorgelegd, terwijl dit niet de bedoeling kan zijn. De heer Caluwé neemt aan dat dit artikel wel degelijk een specifieke boekhouding voor elk investeringsproject beoogt.

De minister antwoordt ontkennend. Transparantie is een goede zaak, maar mag niet leiden tot een overvloed aan onoverzichtelijke informatie. De regering wenst precies te vermijden dat voor elk klein onderdeel van het investeringsplan een specifieke boekhouding wordt voorgelegd. Elk project moet kunnen geïdentificeerd worden, maar niet elk onderdeel. Bijgevolg wenst de minister de woorden «ieder verschillend» te behouden.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 10 in. Volgens de auteurs is de vrijstellingsregeling mogelijks in strijd met de Europese richtlijn 2001/12/EG. Immers, het principe dat voor elk investeringsproject een specifieke boekhouding wordt opgesteld, wordt in het vierde lid van artikel 6, § 1, onderuit gehaald. Kan de minister aanduiden welke investeringsprojecten vrijgesteld zullen worden, zodat niemand de consequenties noch de rendabiliteit ervan kan nagaan?

Volgens de minister geldt hier dezelfde logica als bij het antwoord op het amendement nr. 9. Dit ontwerp geeft aan de Koning het recht om de voorwaarden vast te stellen waaronder de investeringsprojecten zijn vrijgesteld van de specifieke boekhouding, maar uiteraard binnen het kader van de richtlijn die voorziet dat in bepaalde gevallen de investeringsprojecten niet moeten worden opgenomen in deze specifieke boekhouding (bijvoorbeeld als het bedrag een vastgestelde limiet niet overschrijdt).

Artikel 6bis (nieuw)

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 11 in dat ertoe strekt artikel 20 van het koninklijk besluit van 5 februari 1997 tot uitvoering van de richtlijn van 29 juli 1991 op te heffen omdat dit reeds voorziet dat de spoorwegmaatschappij afzonderlijke rekeningen moet houden voor enerzijds de activiteiten met betrekking tot de exploitatie van de vervoersdiensten en anderzijds voor haar activiteiten met betrekking tot het beheer van de spoorweg-

projet de loi se borne à définir un cadre minimum, à la lumière de la directive européenne.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 9, qui vise à apporter une correction linguistique. Chaque projet d'investissement «différent» signifie qu'il ne faut présenter une comptabilité spécifique que pour des projets d'investissement d'une autre nature, alors que tel ne peut être l'objectif poursuivi. M. Caluwé suppose que cet article vise bel et bien à faire tenir une comptabilité spécifique pour chaque projet d'investissement.

La ministre répond par la négative. La transparence est une bonne chose, mais elle ne saurait conduire à une profusion d'informations excluant toute vue d'ensemble. Le gouvernement souhaite précisément éviter qu'une comptabilité spécifique ne soit présentée pour le moindre petit élément du plan d'investissement. Chaque projet doit pouvoir être identifié, mais pas chaque élément de celui-ci. La ministre souhaite, dès lors, maintenir le mot «différent».

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 10. Selon les auteurs, il se pourrait que le régime de dispense soit contraire à la directive européenne 2001/12/CE. En effet, le principe selon lequel une comptabilité spécifique est dressée pour chaque projet d'investissement est battu en brèche à l'alinéa 4 de l'article 6, § 1^{er}. La ministre peut-elle indiquer quels projets d'investissement seront dispensés, de sorte que personne ne pourra en vérifier les conséquences ou la rentabilité?

Selon la ministre, la logique est la même que dans la réponse à l'amendement n° 9. La loi en projet donne au Roi le droit de fixer les conditions dans lesquelles les projets d'investissements sont dispensés de la comptabilité spécifique, mais ce, bien entendu, dans le cadre de la directive qui prévoit que dans certains cas, les projets d'investissements doivent être inscrits dans cette comptabilité spécifique (par exemple si le montant ne dépasse pas une limite déterminée).

Article 6bis (nouveau)

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 11, qui vise à abroger l'article 20 de l'arrêté royal du 5 février 1997 exécutant la directive du Conseil des Communautés européennes du 29 juillet 1991, parce que cet article prévoit déjà que la société des chemins de fer doit tenir des comptes distincts, d'une part, pour ses activités relatives à l'exploitation des services de transport et, d'autre part, pour ses activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferro-

infrastructuur. De Raad van State vraagt ook om het artikel 20 van dit koninklijk besluit formeel op te heffen.

De minister stipt aan dat de voorliggende tekst een grotere draagwijdte heeft dan de tekst van het artikel 20 in kwestie. Uiteraard zal dit artikel stilzwijgend worden ofgeheven van zodra dit wetsontwerp wet is geworden.

Artikel 7

De heer Thissen dient het amendement nr. 7 in dat tot doel heeft de vermelding van het strategisch comité te schrappen. De auteur is van mening dat de oprichting van een strategisch comité, bestaande uit de leden van de raad van bestuur en vertegenwoordigers van de vakorganisaties, met een louter adviserende bevoegdheid, overbodig is. Hij pleit ervoor de vakbonden op te nemen in de besluitvormingsstructuur, met andere woorden in de raad van bestuur van de NMBS.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 12 in dat ertoe strekt het tweede lid van het ontworpen artikel 161ter, § 2, dusdanig te wijzigen dat de gedelegeerd bestuurder systematisch wordt uitgenodigd voor de verschillende comités ten einde de kwaliteit van de vergaderingen met de nodige kennis te verhogen.

De minister verwijst naar de regels van de corporate governance. Het is verkieslijker te voorzien dat de gedelegeerd bestuurder mag worden uitgenodigd in plaats van moet worden uitgenodigd.

De heer Steverlynck merkt op dat het wetsontwerp wel voorziet dat de voorzitter van de raad van bestuur moet worden uitgenodigd. Hoe valt dit te rijmen?

De minister antwoordt dat de eindverantwoordelijkheid voor de uitnodigingen bij de verschillende comités zelf ligt.

De heer Caluwé ziet een mogelijk probleem: wanneer in de wet wordt opgenomen wie wel kan worden uitgenodigd, kan hieruit afgeleid worden dat anderen niet mogen uitgenodigd worden.

De minister ziet geen noodzaak om meer regels op te leggen. Deze comités bereiden de beslissingen van de raad van bestuur voor; aan hen wordt de mogelijkheid geboden om de gedelegeerd bestuurder uit te nodigen voor hun vergaderingen.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 13 in dat ertoe strekt het laatste lid van het ontworpen artikel 161ter, § 3, te doen vervallen. Volgens de minister moet de gedelegeerd bestuurder niet worden uitgenodigd; het is dan ook niet nodig om de regeringscommissaris uit te nodigen. Trouwens, de taakstelling van de regeringscommissaris

viaire. Le Conseil d'État demande, lui aussi, que l'on abroge formellement l'article 20 de cet arrêté royal.

La ministre note que le texte en discussion a une portée plus large que le texte de l'article 20 en question. Il va de soi que cet article sera abrogé tacitement dès que le projet à l'examen sera devenu loi.

Article 7

M. Thissen dépose l'amendement n° 7, qui tend à supprimer la mention du comité stratégique. L'auteur estime que la création d'un comité stratégique composé des membres du conseil d'administration et des représentants du secteur syndical, dont la compétence ne serait que consultative, est superflue. Il plaide pour l'intégration des syndicats dans la structure décisionnelle, c'est-à-dire dans le conseil d'administration de la SNCB.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 12, qui vise à modifier l'alinéa 2 de l'article 161ter, § 2, en projet pour faire en sorte que l'administrateur délégué soit systématiquement invité aux réunions des différents comités afin de rehausser la qualité des réunions par l'apport des connaissances nécessaires.

La ministre renvoie aux règles de la gouvernance d'entreprise. Il est préférable de prévoir que l'administrateur délégué peut être invité plutôt que de disposer qu'il doit l'être.

M. Steverlynck fait observer que le projet de loi prévoit bien que le président du conseil d'administration doit être invité. À quoi cela rime-t-il?

La ministre répond que la responsabilité finale des invitations incombe aux différents comités eux-mêmes.

Selon M. Caluwé, un problème pourrait se poser: si la loi dit qui peut être invité, on peut en déduire que les autres ne peuvent pas l'être.

La ministre ne voit pas la nécessité d'imposer davantage de règles. Ces comités préparent les décisions du conseil d'administration et on leur offre la possibilité d'inviter l'administrateur délégué à leurs réunions.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 13, qui tend à supprimer le dernier alinéa de l'article 161ter, § 3, en projet. D'après la ministre, l'administrateur délégué ne doit pas être invité; il n'est donc pas nécessaire d'inviter le commissaire du gouvernement. Du reste, le profil de fonction du commissaire du gouvernement ne prévoit pas qu'il

voorziet niet de verslaggeving aan de ministers over het auditcomité. Dit auditcomité moet trouwens in alle onafhankelijkheid kunnen optreden.

De minister verklaart dat de regeringscommissaris niet meer macht krijgt maar wel meer informatie door zijn aanwezigheid in het auditcomité. De externe auditeur is een hulp voor het auditcomité want hij kan nieuwe elementen aanbrengen met het oog op het objectiveren van de beslissingen.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 14 in ten einde het getal «drie» te vervangen door het woord «deze». Op die manier pint de wet zich niet vast op de huidige drie representatieve vakorganisaties.

De minister antwoordt dat de regering de tekst zal aanpassen als er in de toekomst meer dan drie representatieve vakorganisaties binnen de NAR zijn. Er zouden dan nog andere artikelen moeten worden aangepast.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 15 in dat tot doel heeft ervoor te zorgen dat de betrokken vakorganisatie zelf de voordracht van haar kandidaten mag doen.

Volgens de minister is dit zo evident dat het niet moet voorzien worden. Zij verwijst naar haar eerder gegeven antwoord tijdens de algemene bespreking. De minister benoemt weliswaar formeel de kandidaten, doch uitsluitend op voorstel van de vakorganisatie. De keuze van de kandidaten is een zaak van de vakorganisatie zelf.

De heren Istasse en Mahoux dienen vervolgens het amendement nr. 34 in dat ertoe strekt in artikel 7, het zesde lid van het voorgestelde artikel 161^{ter}, § 5, te vervangen.

Volgens de heer Istasse is dit eerder een symbolisch amendement teneinde uitdrukkelijk te voorzien dat de representatieve vakorganisaties zelf de voordracht van hun kandidaten kunnen doen voor het strategisch comité.

De minister herhaalt dat het uiteraard vanzelfsprekend is dat de betrokken vakorganisaties zelf hun kandidaten kiezen. De minister benoemt daarna louter formeel de kandidaten, maar heeft terzake geen enkele discretionaire bevoegdheid. De tekst van het artikel is duidelijk: de benoeming door de minister gebeurt op basis van de voordracht door de vakorganisaties. De minister zal niemand benoemen zonder voordracht door de betrokken vakorganisaties.

Gelet op deze verklaring trekken de indieners hun amendement terug.

Dit amendement wordt overgenomen door de heren Caluwé, Vandenberghe en Thissen. Volgens de heer Caluwé is het amendement gegrond en het antwoord van de minister onvoldoende. Het is niet

fasse rapport aux ministres sur le comité d'audit. Ce dernier doit d'ailleurs pouvoir intervenir en toute indépendance.

La ministre déclare que la présence du commissaire du gouvernement au comité d'audit ne lui apporte pas plus de pouvoir, mais plus d'informations. L'auditeur externe représente une aide pour le comité d'audit, car il pourra présenter des éléments nouveaux permettant d'objectiver les décisions.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 14, en vue de remplacer les mots «de trois» par les mots «de ces». De cette manière, la loi ne se cristallise pas sur les trois organisations syndicales représentatives actuelles.

La ministre répond que le gouvernement adaptera le texte si, à l'avenir, le CNT vient à compter plus de trois organisations syndicales représentatives. Il faudrait d'ailleurs adapter aussi d'autres articles.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 15, qui vise à permettre à l'organisation syndicale concernée de procéder elle-même à la présentation de ses candidats.

Selon la ministre, c'est l'évidence même, et il n'y a donc pas lieu de le dire. Elle renvoie à la réponse qu'elle a donnée précédemment, au cours de la discussion générale. Le ministre nomme certes formellement les candidats, mais c'est exclusivement sur la proposition de l'organisation syndicale. Le choix des candidats appartient à l'organisation syndicale elle-même.

MM. Istasse et Mahoux déposent ensuite l'amendement n° 34, qui vise à remplacer, dans l'article 7, l'alinéa 6 de l'article 161^{ter}, § 5, proposé.

Selon M. Istasse, il s'agit d'un amendement plutôt symbolique, tendant à prévoir expressément que les organisations syndicales représentatives peuvent présenter elles-mêmes leur candidats au comité stratégique.

La ministre répète qu'il va de soi que les organisations syndicales concernées choisissent elles-mêmes leurs candidats. Le ministre les nomme ensuite de manière purement formelle, mais ne dispose d'aucun pouvoir discrétionnaire en la matière. Le texte de l'article ne laisse planer aucun doute: la nomination par le ministre se fait sur la base de la présentation par les organisations syndicales. Le ministre ne nommera personne qui n'ait été présenté par les organisations syndicales concernées.

Compte tenu de cette déclaration, les auteurs retirent leur amendement.

Celui-ci est repris par MM. Caluwé, Vandenberghe et Thissen. M. Caluwé considère l'amendement comme fondé et la réponse de la ministre comme insuffisante. Le fait que ce sont des représentants des

omdat het vertegenwoordigers van de vakorganisaties zijn die in het strategisch comité zetelen, dat dit ook wil zeggen dat ze door de betrokken vakorganisatie zelf zijn aangeduid.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 16 in dat ertoe strekt een leemte aan te vullen, namelijk een termijn te voorzien waarbinnen het strategisch comité adviezen moet verstrekken.

Volgens de minister heeft de regering bewust geopteerd om geen termijnen te voorzien, maar wel een beroep gedaan op de verantwoordelijkheid van alle betrokkenen. Het gaat om een voorafgaand advies, niet om een gelijklopend advies. Indien de raad van bestuur het advies niet volgt, dan zal dit gemotiveerd moeten worden.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 18 in dat ertoe strekt het tweede lid van het voorgestelde artikel 161ter, § 7, te doen vervallen. Volgens de heer Caluwé is het juridisch zinloos de samenstelling van het strategisch comité te regelen en dan verder te bepalen dat dit comité geldig is samengesteld wanneer er slechts tien leden zijn benoemd.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen vervolgens het amendement nr. 17 in dat in dezelfde lijn ligt, namelijk te voorzien dat, om geldig samengesteld te zijn, het strategisch comité een quorum van ten minste 12 leden hebben. Volgens de heer Caluwé is de creatie van het strategisch comité zinloos als het strategisch comité ook geldig kan vergaderen zonder de aanwezigheid van de vakbonden.

De minister antwoordt dat deze bepaling ertoe strekt blokkeringen in het comité te voorkomen. Zij doet overigens een beroep op de verantwoordelijkheid van eenieder en onder meer op de verantwoordelijkheid van de vakbondsafgevaardigden die de posten die hun zijn toegekend, moeten bekleden zodat zij hun opdrachten overeenkomstig de wet kunnen uitoefenen.

Artikel 8

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 19 in dat ertoe strekt te voorzien dat het oriënteringscomité geldig zitting kan houden als er ten minste tien leden aanwezig zijn. De heer Caluwé stipt aan dat als men deze bepaling niet opneemt, men in de praktijk tot toestanden zal komen waarbij de vertegenwoordigers van de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen in de meerderheid zijn en bindende adviezen kunnen formuleren die de NMBS betreffen.

Het getuigt ook van consequentie om dezelfde regels voor het strategisch comité ook toe te passen op het oriënteringscomité.

De minister onderstreept dat de bevoegdheden van het oriënteringscomité en het strategisch comité niet

organisations syndicales qui siègent au comité stratégique ne signifie pas nécessairement qu'ils aient été désignés par l'organisation syndicale concernée elle-même.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 16, qui tend à combler une lacune, en prévoyant un délai dans lequel le comité stratégique doit donner ses avis.

D'après le ministre, le gouvernement a sciemment choisi de ne pas prévoir de délai, mais de faire appel au sens des responsabilités de tous les intéressés. Il s'agit d'un avis préalable, pas d'un avis conforme. Si le conseil d'administration ne suit pas l'avis, il devra motiver sa décision.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 18, qui vise à supprimer l'alinéa 2 de l'article 161ter, § 7, proposé. Selon M. Caluwé, cela n'a juridiquement aucun sens de régler la composition du comité stratégique et de prévoir ensuite que ce comité est constitué valablement dès lors que dix de ses membres seulement ont été nommés.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 17, qui s'inscrit dans la même logique en prévoyant que, pour être valablement constitué, le comité stratégique doit réunir un quorum de 12 membres. D'après M. Caluwé, la création du comité stratégique n'a aucun sens s'il est autorisé aussi à se réunir valablement en l'absence des représentants syndicaux.

La ministre répond que cette disposition vise à éviter tout blocage au sein de ce comité. D'ailleurs, elle fait appel à la responsabilité de chacun et, entre autres, à la responsabilité des représentants des syndicats d'occuper les postes qui leur sont attribués pour que les organisations syndicales puissent légalement exercer leurs missions.

Article 8

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 19, qui prévoit que le comité d'orientation peut siéger valablement si dix membres au moins sont présents. M. Caluwé souligne que si l'on n'insère pas cette disposition, on aboutira, dans la pratique, à des situations où les représentants des sociétés régionales de transports en commun seront majoritaires et pourront formuler des avis contraignants concernant la SNCB.

C'est en outre faire preuve de conséquence que d'appliquer également au comité d'orientation les mêmes règles qu'au comité stratégique.

La ministre souligne que les compétences du comité d'orientation et celles du comité stratégique ne sont

dezelfde zijn. De bevoegdheden van het oriënteringscomité beperken zich tot de verbindingen met de lokale vervoersmodi. Wanneer de betrokkenen hun verantwoordelijkheid hier niet opnemen, zijn de gevolgen minder zwaar voor de onderneming want het gaat niet om beslissende strategische opties. Indien het strategisch comité er niet zou in slagen de onderhandelingen over het beheerscontract af te sluiten, zouden de gevolgen voor de toekomst van de onderneming veel zwaarder zijn. Daarenboven zijn de gewestelijke vervoersmaatschappijen vragende partij voor dit oriënteringscomité. De minister twijfelt dan ook niet aan de werking van dit comité.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 20 in dat ertoe strekt het oriënteringscomité de bevoegdheid te geven te onderzoeken welke infrastructuurgedeelten en bediening niet functioneel voor het spoorverkeer zijn, omdat ze zulke lokale betekenis hebben zodat ze beter aan de gewesten worden overgedragen.

De heer Caluwé verwijst ook naar het amendement nr. 5 op artikel 3 dat dezelfde doelstelling heeft. Indien dit principe zou worden goedgekeurd, is de kans dat het Vlaams parlement het samenwerkingsakkoord goedkeurt veel groter.

De minister antwoordt dat de regering een ander standpunt inneemt met betrekking tot deze problematiek.

Artikel 9

De heer Thissen dient het amendement nr. 22 in dat tot doel heeft de vakbonden opnieuw deel te laten uitmaken van de raad van bestuur van de NMBS. De auteur verwijst hierbij naar zijn amendement nr. 7 met dezelfde doelstelling. Voor het behoud van de sociale vrede bij de NMBS is het belangrijk dat de vertegenwoordigers van de vakorganisaties kunnen deelnemen aan de besluitvorming. Hun rol mag niet louter adviserend zijn.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 21 in dat ertoe strekt te voorzien dat de gewesten worden vertegenwoordigd in de raad van bestuur van de NMBS. De heer Caluwé verwijst naar de moties en resoluties die het Vlaams parlement met een overgrote meerderheid heeft goedgekeurd. Het zwaartepunt van de mobiliteitsbevoegdheid ligt op het gewestelijk niveau; bijgevolg is het raadzaam om te voorzien dat drie leden van de raad van bestuur zouden worden aangeduid door de drie gewesten. Mogelijkerwijze moet dit amendement bij bijzondere meerderheid worden aangenomen, doch de heer Caluwé en zijn fractie zijn bereid het nodige te doen opdat een dergelijke wet met bijzondere meerderheid zou worden goedgekeurd. Ook dit zou de kans dat het Vlaams parlement het samenwerkingsakkoord goedkeurt, vergroten.

pas identiques. Les compétences du comité d'orientation se limitent aux correspondances avec les modes de transports locaux. Si les intéressés ne prennent pas leurs responsabilités en l'espèce, les conséquences sont moins graves pour l'entreprise, car il ne s'agit pas d'options stratégiques décisives. Si le comité stratégique ne parvenait pas à conclure les négociations relatives au contrat de gestion, les conséquences pour l'avenir de l'entreprise seraient beaucoup plus graves. En outre, les sociétés régionales de transports sont demandeuses pour ce comité d'orientation. La ministre ne doute donc pas du fonctionnement de ce comité.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 20, qui vise à habiliter le comité d'orientation à examiner quelles portions de l'infrastructure et du service ne sont pas fonctionnelles pour le transport ferroviaire parce qu'elles ont une signification locale telle qu'il est préférable de les transférer aux régions.

M. Caluwé renvoie également à l'amendement n° 5 à l'article 3, qui poursuit le même objectif. Si ce principe était approuvé, la probabilité que le Parlement flamand approuve l'accord de coopération serait beaucoup plus grande.

La ministre répond que le gouvernement a un point de vue différent sur cette problématique.

Article 9

M. Thissen dépose l'amendement n° 22, qui vise à réintégrer les syndicats dans le conseil d'administration de la SNCB. L'auteur renvoie en l'espèce à son amendement n° 7, qui a la même portée. Il importe, pour sauvegarder la paix sociale à la SNCB, que les représentants des organisations syndicales puissent participer au processus décisionnel. Leur rôle ne peut pas être purement consultatif.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 21, qui prévoit que les régions sont représentées au conseil d'administration de la SNCB. M. Caluwé renvoie aux motions et aux résolutions que le Parlement flamand a adoptées à une très large majorité. L'essentiel de la compétence en matière de mobilité se situe au niveau régional; il convient donc que trois membres du conseil d'administration soient désignés par les trois régions. Il est possible que cet amendement doive être adopté à la majorité spéciale, mais M. Caluwé et son groupe sont prêts à faire le nécessaire pour qu'une telle loi soit votée à la majorité spéciale. Ici aussi, la probabilité de voir le Parlement flamand approuver l'accord de coopération s'en trouverait accrue.

De heer Ramoudt maant aan tot stapsgewijze en haalbare hervormingen. Het voorliggende wetsontwerp is geen eindpunt in de herstructurering van de NMBS, maar slechts een tussenstap.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 23 in dat tot doel heeft de samenstelling van de raad van bestuur in overeenstemming te brengen met de samenstelling van de bevolking.

De minister antwoordt dat de strikte taalpariteit zal gehandhaafd blijven, niet alleen voor de NMBS maar ook voor de andere economische overheidsbedrijven.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 24 in dat betrekking heeft op de ontslagprocedure van de bestuurders. Het wetsontwerp voorziet in te soepele ontslagprocedures zodat ze niet echt als onafhankelijke bestuurder zullen ageren, maar strikt de richtlijnen van de Ministerraad zullen opvolgen. Het risico van politisering is hierbij groot.

De minister merkt op dat tot dusver een tweederde meerderheid van de raad van bestuur vereist was om het mandaat van een bestuurslid te beëindigen. Aan de autonomie van het bedrijf kan niet lichtzinnig getornd worden. Daar staat evenwel tegenover dat bestuursleden ook verantwoording moeten kunnen afleggen.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 25 in dat de continuïteit van het bestuur betreft. Volgens de heer Caluwé is het raadzaam dat niet telkenmale alle leden van de raad van bestuur worden vervangen, maar wel om de 3 jaar de helft ervan.

Ook al kan de minister de onderliggende idee van het amendement onderschrijven, toch is ze het niet eens met de bewoordinging ervan. Er staat immers niets de continuïteit in de weg. De idee is niet om de 6 jaar allemaal nieuwe bestuurders te benoemen, maar wel om de 6 jaar een vernieuwing mogelijk te maken door andere bestuurders te kiezen op basis van hun competentie zoals gedefinieerd in artikel 162*bis*. Het blijft uiteraard mogelijk bepaalde bestuurders opnieuw te benoemen, op basis van hun kennis en kwaliteiten.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 26 dat tegemoet komt aan een opmerking van de Raad van State. De heer Caluwé meent dat de bijzondere bevoegdheden van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS voor vennootschappen waarin de NMBS participeert, in strijd zijn met het Wetboek vennootschappen.

De minister onderstreept dat bevoegdheden die aan de voorzitter worden toegekend wel in overeenstemming zullen zijn met dit wetboek.

De heer Steverlynck vindt het toch merkwaardig dat de voorzitter van de raad van bestuur aan perso-

M. Ramoudt préconise des réformes graduelles et réalisables. Le projet de loi en discussion ne met pas un point final à la restructuration de la SNCB; il n'est qu'une étape intermédiaire.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 23, qui vise à aligner la composition du conseil d'administration sur celle de la population.

La ministre répond que la stricte parité linguistique sera maintenue, non seulement pour la SNCB, mais aussi pour les autres entreprises publiques économiques.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 24, qui porte sur la procédure de révocation des administrateurs. Le projet de loi prévoit des procédures de révocation trop souples, si bien que les intéressés n'agiront pas vraiment en administrateurs indépendants, mais qu'ils exécuteront scrupuleusement les directives du Conseil des ministres. Le risque de politisation est élevé.

La ministre fait observer que jusqu'ici, une majorité des deux tiers du conseil d'administration était requise pour mettre un terme au mandat d'un administrateur. On ne peut pas toucher à la légère à l'autonomie de l'entreprise. Mais d'un autre côté, les administrateurs doivent également pouvoir rendre des comptes.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 25, qui porte sur la continuité de l'administration. Selon M. Caluwé, il serait opportun de ne pas remplacer chaque fois tous les membres du conseil d'administration, mais bien la moitié de celui-ci tous les trois ans.

Bien qu'elle puisse souscrire au principe qui soutient l'amendement, la ministre ne peut en accepter les termes, car rien ne fait obstacle à la continuité. L'idée sous-jacente n'est pas de renouveler intégralement le conseil d'administration, tous les six ans, mais de permettre, tous les six ans, un renouvellement en choisissant d'autres administrateurs sur la base de leur compétence telle qu'elle est définie à l'article 162*bis*. Il demeure bien entendu possible de renouveler le mandat de certains administrateurs, sur la base de leurs connaissances et qualités.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 26, qui répond à une observation du Conseil d'État. M. Caluwé estime que les pouvoirs spécifiques confiés au président du conseil d'administration de la SNCB à l'égard des sociétés dans lesquelles elle possède une participation, sont contraires au Code des sociétés.

La ministre souligne que les pouvoirs confiés au président seront bel et bien conformes à ce code.

M. Steverlynck trouve quand même singulier que le président du conseil d'administration puisse deman-

neelsleden van de NMBS alle ophelderingen kan vragen en op die manier kan intreden in het dagelijks beleid, zonder hierbij de verantwoordelijke van het bedrijf, de gedelegeerd bestuurder, daarvan op de hoogte te stellen. Spreker verwijst naar het amendement nr. 30 dat voorziet dat in dat geval de directie op de hoogte zou moeten worden gebracht.

De minister verklaart dat de voorzitter van de raad van bestuur, in zijn hoedanigheid van aandeelhouder, personeelsleden kan ondervragen en beschikken over nuttige documenten, in overeenstemming met het Wetboek vennootschappen, ten einde over de noodzakelijke informatie te beschikken.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 27 dat de ontslagprocedure voor de gedelegeerd bestuurder en de leden van het directiecomité betreft. Net zoals voor de bestuurders (zie het amendement nr. 24) moeten te soepele procedures vermeden worden.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 28 in. De heer Caluwé meent dat de gedelegeerd bestuurder stevig aan banden wordt gelegd. Niet alleen wordt hij gecontroleerd door de raad van bestuur, het auditcomité, de regeringscommissaris, maar nu ook door een directeur-generaal. De achterdocht is blijkbaar bijzonder groot.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 29 in dat betrekking heeft op de onverenigbaarheden. De heer Caluwé meent dat de tekst van het wetsontwerp niet duidelijk is omdat men zou kunnen denken dat personeelsleden van de NMBS geen lid kunnen worden van het directiecomité.

Volgens de minister is de tekst duidelijk. Uiteraard kan een personeelslid van de NMBS lid van directiecomité worden. De onverenigbaarheid geldt alleen voor de bestuurders maar niet voor de gedelegeerd bestuurder.

De heer Steverlynck dient het amendement nr. 30 in. De auteur meent dat als de regeringscommissaris ophelderingen of inlichtingen bij het personeel vordert, hij daarvan de directie op de hoogte moet stellen. Er zouden zich moeilijkheden kunnen voordoen indien personeelsleden opdrachten krijgen van de regeringscommissaris die veel tijd in beslag nemen zodat ze hun taak niet naar behoren kunnen uitvoeren. In een goed werkende organisatie wordt dit vermeden door de directie op de hoogte te stellen.

De minister wil de taak van de regeringscommissaris niet belemmeren door hem te verplichten voor elke inlichting de directie in te lichten.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 31 in. Volgens de heer Caluwé is dit amendement gebaseerd op het verslag van de werkgroep «Mobiliteit» (stuk Senaat, nr. 2-448/1) waarin uit-

der aux membres du personnel de la SNCB tous les éclaircissements et s'immiscer de la sorte dans la gestion journalière sans en aviser le responsable de l'entreprise, l'administrateur délégué. L'intervenant renvoie à l'amendement n° 30, qui prévoit que dans ce cas, la direction devrait être avertie.

La ministre déclare qu'en sa qualité d'actionnaire, le président du conseil d'administration peut interroger des membres du personnel et disposer de documents utiles, conformément au Code des sociétés, en vue de disposer des informations nécessaires.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 27, qui concerne la procédure de révocation de l'administrateur délégué et des membres du comité de direction. Tout comme pour les administrateurs (voir l'amendement n° 24), il faut éviter des procédures trop souples.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 28. M. Caluwé estime qu'on bride fortement l'administrateur délégué. Il sera contrôlé non seulement par le conseil d'administration, le comité d'audit, le commissaire du gouvernement, mais aussi, désormais, par un directeur général. Manifestement, la méfiance est particulièrement forte.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 29, qui concerne les incompatibilités. M. Caluwé estime que le texte du projet de loi n'est pas clair, car on pourrait croire que les membres du personnel de la SNCB ne peuvent pas devenir membres du comité de direction.

D'après la ministre, le texte est clair. Il va de soi qu'un membre du personnel de la SNCB peut devenir membre du comité de direction. L'incompatibilité vise uniquement les administrateurs, mais pas l'administrateur délégué.

M. Steverlynck dépose l'amendement n° 30. L'auteur estime que si le commissaire du gouvernement demande au personnel des explications ou des informations, il doit en avertir la direction. Des difficultés pourraient surgir si des membres du personnel étaient chargés par le commissaire du gouvernement de missions qui prennent beaucoup de temps, ce qui les empêcherait de s'acquitter de leur tâche comme il se doit. Dans une organisation qui fonctionne bien, on évite ce risque en avertissant la direction.

La ministre ne veut pas entraver la tâche du commissaire du gouvernement en l'obligeant à informer la direction pour chaque renseignement qu'il demande.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 31. Selon M. Caluwé, cet amendement se base sur le rapport du groupe de travail «Mobiliteit» (doc. Sénat, n° 2-448/1), dans lequel il est dit explici-

drukkelijk vermeld wordt dat spoorinvesteringen volgens objectieve criteria moeten worden beslist.

De minister herhaalt dat de verdeelsleutel 60/40 voor investeringen niet de beste, maar wel een werkzame oplossing is. De discussie over objectieve criteria zal gevoerd moeten worden, maar de uitkomst zou wel eens anders kunnen liggen dan sommigen nu denken en zelfs een inversie van de cijfers tot gevolg hebben (60 voor Wallonië en 40 voor Vlaanderen) indien criteria als geografie, reliëf en densiteit van de bevolking in aanmerking worden genomen.

De minister voegt eraan toe dat de regering beslist heeft een nationale studie over mobiliteit uit te voeren. De administratie is reeds begonnen met het opstellen van een lastenboek voor deze studie. De studie zal uiteraard interessante elementen opleveren om het investeringsplan bij te sturen. De regering heeft beslist de resultaten van deze studie af te wachten wat betreft mobiliteit in het algemeen en de herziening van het investeringsplan in het bijzonder.

De co- en prefinanciering vanwege de gewesten zal geen invloed hebben op de 60/40-verdeelsleutel. Het is noodzakelijk een evenwicht te waarborgen in de verschillende gewesten.

De heer Caluwé stipt aan dat objectiviteit vaak wordt gedefinieerd in functie van de objectieven die men nastreeft, maar hij wenst toch te herhalen dat de werkgroep «Mobiliteit» een akkoord had bereikt om de investeringen ten behoeve van de zeehavens en de luchthaven van Zaventem van nationaal belang te verklaren, zodat deze investeringen uit de verdeelsteutel 60/40 worden gelicht. Spreker betreurt dat dit niet is gerealiseerd met als gevolg een bijzonder zware hypotheek op deze investeringen die door één gewest moeten gedragen worden, waardoor andere, voor dit gewest belangrijke, maar van meer regionaal belang, investeringen niet of pas veel later kunnen doorgaan.

De heren Caluwé en Steverlynck dienen het amendement nr. 32 in dat ook de objectieve criteria betreft.

Artikel 12

De heer Thissen dient het amendement nr. 33 in dat de inwerkingtreding van het voorliggende wetsontwerp formeel afhankelijk maakt van de instemming van de federale en gewestelijke parlementen met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.

IV. STEMMINGEN

De amendementen nrs. 1 tot 6 worden verworpen met 10 stemmen tegen 2 bij één onthouding.

tement que les investissements ferroviaires doivent être décidés suivant des critères objectifs.

La ministre répète que la clé de répartition 60/40 pour les investissements n'est pas la meilleure solution, mais qu'elle est fonctionnelle. Il faudra mener la discussion sur les critères objectifs, mais le résultat pourrait s'écarter de ce que d'aucuns pensent actuellement et même entraîner une inversion des chiffres (60 pour la Wallonie et 40 pour la Flandre) si l'on prend en considération des critères comme la géographie, le relief et la densité de la population.

La ministre ajoute que le gouvernement a décidé de consacrer une étude nationale à la mobilité. L'administration a déjà commencé par dresser un cahier des charges pour cette étude. Celle-ci produira bien entendu des éléments intéressants dans l'optique d'une rectification du plan d'investissement. Le gouvernement a décidé d'attendre les résultats de cette étude en ce qui concerne la mobilité en général et la révision du plan d'investissement en particulier.

Le cofinancement et le préfinancement par les régions n'aura aucune incidence sur la clé de répartition 60/40. Il est nécessaire de garantir un équilibre dans les différentes régions.

M. Caluwé note que l'objectivité est souvent définie en fonction des objectifs que l'on poursuit, mais il tient à répéter que le groupe de travail «Mobiliteit» était arrivé à un accord pour déclarer d'intérêt national les investissements en faveur des ports maritimes et de l'aéroport de Zaventem, amenant le retrait de ces investissements de la clé de répartition 60/40. L'intervenant regrette que cela n'ait pas été réalisé et qu'en conséquence, une hypothèque particulièrement lourde grève ces investissements qui doivent être supportés par une seule région, si bien que d'autres investissements, essentiels pour cette région, mais d'intérêt plus régional, ne peuvent pas être réalisés ou le seront beaucoup plus tard.

MM. Caluwé et Steverlynck déposent l'amendement n° 32, qui porte également sur les critères objectifs.

Article 12

M. Thissen dépose l'amendement n° 33, qui subordonne formellement l'entrée en vigueur de la loi en projet à l'assentiment par les parlements fédéral et régionaux de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale, relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB.

IV. VOTES

Les amendements n^{os} 1 à 6 sont rejetés par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

Het amendement nr. 7 wordt verworpen met 10 stemmen tegen één stem bij 2 onthoudingen.

De amendementen nrs. 8 tot 18 worden verworpen met 10 stemmen tegen 2 bij één onthouding.

Het amendement nr. 19 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3.

De amendementen nrs. 20 en 21 worden verworpen met 10 stemmen tegen 2 bij één onthouding.

Het amendement nr. 22 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3.

De amendementen nrs. 23 tot 32 worden verworpen met 10 stemmen tegen 2.

Het amendement nr. 33 wordt verworpen met 9 stemmen tegen één stem bij 2 onthoudingen.

Het amendement nr. 34 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3.

*
* *

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd door de 9 aanwezige leden.

De rapporteur,
L. SIQUET.

De voorzitter,
P. DE GRAUWE.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst van het
door de Kamer van volksvertegenwoordigers
overgezonden ontwerp
(zie stuk Kamer nr. 50-1422/10)**

L'amendement n° 7 est rejeté par 10 voix contre 1 et 2 abstentions.

Les amendements n°s 8 à 18 sont rejetés par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

L'amendement n° 19 est rejeté par 9 voix contre 3.

Les amendements n°s 20 et 21 sont rejetés par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

L'amendement n° 22 est rejeté par 9 voix contre 3.

Les amendements n°s 23 à 32 sont rejetés par 10 voix contre 2.

L'amendement n° 33 est rejeté par 9 voix contre 1 et 2 abstentions.

L'amendement n° 34 est rejeté par 9 voix contre 3.

*
* *

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 9 voix contre 3.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 9 membres présents.

Le rapporteur,
L. SIQUET.

Le président,
P. DE GRAUWE.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet transmis par la
Chambre des représentants
(voir le doc. Chambre n° 50-1422/10)**