

Toespraak van de heer Michel DAMAR,
Voorzitter van het Directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer
Allocution de monsieur Michel DAMAR,
Président du Comité de Direction du SPF Mobilité et Transports

Dames en heren,

Op 3 december 2007 verscheen in het Publicatieblad van de Europese Unie de Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG en van Richtlijn 2001/14/EG. Hierdoor krijgen spoorwegondernemingen uiterlijk op 1 januari 2010 recht op toegang tot de infrastructuur van alle lidstaten met het oog op de exploitatie van internationale passagiersdiensten.

Dit is zonder twijfel een eerste stap in de richting van een vorm van liberalisering van het reizigersvervoer per spoor. Zowel de Europese Commissie als het Europese Parlement hebben immers al plannen in die richting voorgesteld. In het Europese Parlement vond een voorstel om het binnenlandse reizigersvervoer te liberaliseren per 1 januari 2017 net geen voldoende meerderheid.

Het zou echter een illusie zijn om te denken dat de verdere liberalisering daarmee een halt is toegeroepen. De ideeën daaromtrent leven nog steeds. Een aantal van onze buurlanden hebben trouwens niet gewacht op de totstandkoming van een Europees kader om hun binnenlands reizigersvervoer op een of andere manier vrij te maken. U verneemt daarover trouwens meer tijdens deze studiedag.

Zowel de discussie op Europees vlak als de evolutie in onze buurlanden zijn m.i. een meer dan voldoende reden om ons ook eens te bezinnen over de situatie in België. Het is immers merkwaardig om vast te stellen dat het debat inzake liberalisering in België blijkbaar niet of nauwelijks leeft. Los van het feit of men liberalisering nu wel of niet genegen is, is het toch aangewezen om het debat op nationaal niveau te voeren om klaar te zijn op het moment dat de discussie op Europees vlak zal heropend worden. Want laat ons duidelijk zijn: dit zal vroeg of laat gebeuren.

Het Europese beleid is gericht op een versterking van de rol van de spoorwegen om te komen tot een betere en meer duurzame mobiliteit. De liberalisering van spoorwegdiensten moet daartoe bijdragen: Europa wil nieuwe initiatieven in het spoorvervoer stimuleren door concurrentie tussen spoorwegondernemingen te introduceren.

Les partisans d'une libéralisation insisteront les bénéfices engendrés par les différentes formes de concurrence (concurrence pour le marché au travers de concessions et/ou concurrence sur le marché entre plusieurs entreprises ferroviaires), tels l'amélioration de la qualité des services et/ou la diminution des coûts pour les finances publiques. Dans ce sens, la libéralisation ne constitue pas seulement une menace mais surtout une opportunité à saisir.

Les opposants à la libéralisation souligneront les risques qu'encourent les missions de service public. La principale menace qui pèse sur celles-ci est qu'au travers de la libéralisation du marché du transport de voyageurs, seules les dessertes les plus intéressantes subsisteront, au détriment d'un grand nombre d'usagers qui devra se satisfaire de services de moindre qualité ou d'une réduction significative de l'offre. Il est incontestable qu'une libéralisation implique que les autorités publiques définissent de manière précise l'ampleur des missions de service public et les conditions de leur exercice dans un milieu devenu plus compétitif. Il convient également de souligner que ce nouveau paysage imposera la mise en place de mécanismes de contrôle par une autorité légitime.

Dans ce contexte, le rôle qui sera dévolu au régulateur sera essentiel. Ainsi, conformément au prescrit de la Directive 2007/58/EG, le régulateur devra veiller à l'équilibre économique d'un contrat de service public lorsque celui-ci sera mis en péril par le cabotage d'un transport international de passagers. Il est vraisemblable qu'une libéralisation plus poussée attribuera au régulateur un peu plus le rôle de sentinelle attachée au bon fonctionnement du marché mais aussi celui de gardien de l'intégrité des missions de services publics. A cet effet, le régulateur devra disposer de moyens suffisants mais surtout d'une indépendance renforcée. La balle est donc dans le camp du nouveau gouvernement qui aura la responsabilité de fournir le cadre normatif adéquat.

Tijdens deze studiedag zullen verschillende aspecten van de liberalisering van het reizigersvervoer per spoor aan bod komen. Naast een aantal bijdragen over het Europese kader worden ook enkele modellen van liberalisering uit onze buurlanden voorgesteld.

Die modellen maken ook duidelijk dat "liberalisering" niet hetzelfde is als "privatisering". Een privatisering zou in België een hervorming van de overheidsbedrijven van de NMBS-groep vereisen. Op een geliberaliseerde markt kunnen perfect één of zelfs meerdere overheidsbedrijven operationeel zijn. Uiteraard dienen zij dan wel het nieuwe kader voor spoorvervoer te respecteren en de concurrentie aan te gaan met een aantal privé-operatoren.

Vandaag zal het dus niet gaan over het statuut of de structuur van de NMBS, maar wel over de vraag of en onder welke voorwaarden andere exploitanten gebruik kunnen maken van de spoorinfrastructuur voor het aanbieden van reizigerdiensten.

Permettez-moi d'insister sur le fait que la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs constitue un moyen et non une fin en soi. Aujourd'hui, nul ne peut raisonnablement contester que le transport ferroviaire doit en raison de sa nature, contribuer de manière significative à l'essor économique de notre société, tout en s'imposant comme l'une des solutions durables aux défis environnementaux. Cette louable ambition suppose donc un rééquilibrage des modes de transport en faveur du rail, une optimisation de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et surtout, un effort de tous les acteurs du marché.

La libéralisation du transport international de voyageurs offrira certainement la possibilité d'étendre les services offerts aux usagers du rail. Le succès que connaissent actuellement les services de trains à grande vitesse devrait constituer un incitant pour que nous allions tous à la rencontre des souhaits de nos clients, les usagers.

Enfin, face à des budgets publics limités, la question de la libéralisation du transport national de voyageurs se pose aujourd'hui. Cette journée d'étude nous offre la possibilité de nous interroger quant à l'équilibre souhaitable entre la libéralisation du transport de voyageurs et les missions de service public.

Je ne peux dès lors que vous inviter à partager ces ambitions et à œuvrer à l'essor de la mobilité tout en contribuant au développement durable de notre société.

Bonne journée à toutes et à tous.