



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

maandag

lundi

22-04-2002

22-04-2002

13:54 uur

13:54 heures

INHOUD

Interpellatie van de heer Koen Bultinck tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 1229)

Sprekers: **Koen Bultinck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Moties

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heringebruikname van het baanvak Lanaken-Maastricht van spoorlijn 20" (nr. 6887)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde interpellaties en vragen van
- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financieel-economische toestand van de NMBS" (nr. 1215)
- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de slechte financieel-economische toestand van de NMBS" (nr. 1220)
- de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de benarde financiële positie van de NMBS" (nr. 1231)
- de heer Alfons Borginon tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financieel-economische toestand bij de NMBS" (nr. 1230)
- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand van de NMBS" (nr. 7006)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Jan Mortelmans, Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Alfons Borginon, Jean Depreter, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Moties

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de snelheid van goederentreinen" (nr. 6934)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

SOMMAIRE

Interpellation de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise à trois ou quatre voies de la liaison ferroviaire entre Bruges et Gand" (n° 1229)

Orateurs: **Koen Bultinck, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Motions

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service du tronçon de Lanaken à Maastricht sur la ligne 20" (n° 6887)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellations et questions jointes de
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation économique-financière de la SNCB" (n° 1215)
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mauvaise situation économique et financière de la SNCB" (n° 1220)
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière critique de la SNCB" (n° 1231)
- M. Alfons Borginon à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation économique et financière de la SNCB" (n° 1230)
- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de la SNCB" (n° 7006)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Jan Mortelmans, Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Alfons Borginon, Jean Depreter, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Motions

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vitesse des trains de marchandises" (n° 6934)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over "de hervorming van B-Cargo" (nr. 6935)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Transports sur "la restructuration de B-Cargo" (n° 6935)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modernisering van lijn 24" (nr. 6951)

Sprekers: **André Frédéric**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

17 Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modernisation de la ligne 24" (n° 6951)

Orateurs: **André Frédéric**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vormings- en sorteerstation van Stockem" (nr. 6969)

Sprekers: , **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

18 Question de M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avenir de la gare de formation et de triage de Stockem" (n° 6969)

Orateurs: , **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van spoorlijn 55" (nr. 6979)

Sprekers: **Joke Schauvliege**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

19 Question de Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction de la ligne ferroviaire 55" (n° 6979)

Orateurs: **Joke Schauvliege**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanstelling van de gedelegeerd bestuurder en de bestuurders van de NMBS" (nr. 6986)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de werking bij de NMBS" (nr. 6987)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Daan Schalck**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

20 Questions jointes de 20

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation de l'administrateur délégué et des administrateurs de la SNCB" (n° 6986)

20 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le fonctionnement de la SNCB" (n° 6987)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Daan Schalck**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 22 APRIL 2002

14:07 uur

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 22 AVRIL 2002

14:07 heures

De vergadering wordt geopend om 14.07 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Interpellatie van de heer Koen Bultinck tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 1229)

01.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): We danken de minister voor haar komst naar het Parlement; de minister heeft immers nu duidelijk andere prioriteiten, waardoor een aantal dossiers blijft liggen, zoals het dossier van de derde en vierde spoorverbinding tussen Brugge en Gent, waarover ik de minister al meermaals ondervraagd heb.

Dit dossier is duidelijk geen prioriteit. Dat leiden we af uit de geplande data waartegen bepaalde delen van het dossier zouden afgewerkt worden, data die tot 2012 – of zelfs na 2012 – uitlopen. Onder meer het GOM West-Vlaanderen stelt met verbijstering de houding van de minister terzake vast. Ik dring erop aan dat de minister zich politiek verantwoordt.

Op welke criteria baseert de minister zich? Is er bereidheid om dit dossier opnieuw te bekijken? Kan de minister een recente stand van zaken voorleggen?

01.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het investeringsplan 2001-2012 voorziet voor de capaciteitsuitbreiding tussen Zeebrugge en Gent in volgende bedragen: 47,6 miljoen euro voor uitbreidingen en elektrificaties in Zeebrugge-

La séance est ouverte à 14.07 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Interpellation de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise à trois ou quatre voies de la liaison ferroviaire entre Bruges et Gand" (n° 1229)

01.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Nous remercions la ministre de s'être déplacée au Parlement, étant donné qu'elle a manifestement d'autres priorités. Il s'en suit que certains dossiers sont au point mort, comme celui des troisième et quatrième liaisons ferroviaires entre Bruges et Gand, à propos duquel j'ai déjà interrogé la ministre à de nombreuses reprises.

Il ne fait aucun doute que ce dossier ne constitue pas une priorité. C'est du moins ce que nous déduisons des délais prévus pour la finalisation de certains de ses éléments, qui nous mènent jusqu'à 2012, voire même au-delà. La SDR Flandre occidentale, entre autres, s'étonne de l'attitude de la ministre à ce sujet. J'insiste pour qu'elle se justifie sur le plan politique.

Sur quels critères la ministre se fonde-t-elle? Est-elle disposée à revoir ce dossier? Peut-elle nous en fournir un état de la situation récent?

01.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Le plan d'investissements 2001-2012 prévoit, aux fins de l'extension de capacité de la liaison entre Zeebrugge et Gand, les montants suivants: 47,6 millions d'euros pour les extensions et les

Vorming; 60,1 miljoen euro voor het derde spoor tussen Brugge en Dudzele; 276,5 miljoen euro voor een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent op de baanvakken Gent-Landegem en Beernem-Brugge.

Dit project is zeker niet ondergeschikt aan andere. Met de geplande investeringen op de lijn tussen Zeebrugge en Gent kunnen de capaciteitsbehoeften voor goederen- en reizigersvervoer tijdig worden ondervangen.

De krachtlijnen van het investeringsplan 2001-2012 werden vastgelegd in het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat en de drie Gewesten. Vanaf 2002 wordt een grootscheepse studie uitgevoerd naar de mobiliteitsbehoeften en de rol hierin van de spoorwegen. De conclusies zullen vanaf volgend jaar bekend zijn. Dit moet het mogelijk maken de investeringsopties te verfijnen en eventueel aan te passen. Op de lijn Gent-Zeebrugge is er geen capaciteitsprobleem en dit zal mits de nodige investeringen zo blijven in de toekomst.

(Frans) Ik bevestig dat het investeringsplan de vereiste voorrang geeft aan de constructie van een derde en een vierde spoor voor de lijn Gent-Zeebrugge en niet alleen voor de lijn Gent-Brugge. Een verantwoord beheer van de openbare middelen vereist een dergelijke beslissing.

(Nederlands) De elektrificatie van Zeebrugge-Vorming is gepland voor 2008, het derde spoor tussen Brugge en Dudzele voor 2009 en een derde en vierde spoor op de baanvakken Gent-Landegem en Beernem-Brugge voor 2012.

Er wordt dus 384 miljoen euro geïnvesteerd. Men mag echter niet te veel werken tegelijk uitvoeren, anders geraken de treinen er niet meer door. Het investeringsplan is gebaseerd op objectieve criteria; het werd bestudeerd in vier parlementen, die het goedgekeurd hebben.

01.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Ik betreur het dat de minister mij geen nieuwe gegevens kan verschaffen; het blijft bij studies. Ik zal een motie van aanbeveling indienen.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende

électrifications à Zeebrugge-Formation; 60,1 millions d'euros pour la troisième voie entre Bruges et Dudzele; 276,5 millions d'euros pour une troisième et une quatrième voie entre Bruges et Gand sur les tronçons Gand-Landegem et Beernem-Bruges.

Ce projet n'est en aucune manière subordonné à d'autres. Grâce aux investissements prévus sur la ligne reliant Zeebrugge et Gand, on pourra satisfaire à temps les besoins de capacité existant dans le secteur du transport des marchandises et des voyageurs.

Les lignes directrices du plan d'investissement 2001-2012 ont été fixées le 11 octobre 2001 dans l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les trois Régions. Il y est stipulé qu'à partir de 2002, une étude de grande envergure sera réalisée sur les besoins de mobilité et le rôle que peuvent y jouer les chemins de fer. Les conclusions en seront connues l'an prochain. Nous pourrions ainsi affiner les options en matière d'investissement et, le cas échéant, les adapter. La ligne Gand-Zeebrugge ne pose pas de problème de capacité et n'en posera pas à l'avenir, pour autant que l'on effectue les investissements nécessaires.

(En français): Je confirme que le plan d'investissement donne à la mise à trois et quatre voies de la ligne Gand-Zeebrugge - et pas seulement Gand-Bruges - la priorité qu'elle requiert. Une gestion responsable des ressources publiques postule une telle décision.

(En néerlandais) L'électrification de Zeebrugge-Formation est prévue pour 2008, la troisième voie entre Bruges et Dudzele pour 2009 et les troisième et quatrième voies sur les tronçons Gand-Landegem et Beernem-Bruges pour 2012.

Les investissements s'élèvent donc à 384 millions d'euros. Il n'est toutefois pas possible d'effectuer trop de travaux en même temps, sans quoi les trains ne peuvent plus emprunter ces tronçons. Le plan d'investissements se fonde sur des critères objectifs; il a été étudié dans quatre parlements, qui l'ont adopté.

01.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Je regrette que la ministre ne puisse nous fournir de nouvelles informations. Les projets ne dépassent pas le stade de l'étude. Je vais introduire une motion de recommandation.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions

moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Koen Bultinck en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Koen Bultinck en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering
meer prioriteit te schenken aan de uitvoering van het project “derde en vierde spoor Brugge-Gent”.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Marcel Bartholomeeussen, Jean Depreter en Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heringebruikname van het baanvak Lanaken-Maastricht van spoorlijn 20" (nr. 6887)

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): De lijn Lanaken-Maastricht is belangrijk voor de ontsluiting van een aantal bedrijven.

De Nederlandse regering maakte onlangs bekend dat ze 3,4 miljoen euro zou investeren in de reactivering van het baanvak Lanaken-Maastricht van lijn 20, op voorwaarde dat ook België zou bijdragen. Ook de Nederlandse provincie Limburg wil 3,2 miljoen euro vrijmaken voor dit project.

Wat denkt de minister van deze Nederlandse inspanningen? Zal België een bijdrage leveren? Wat is de houding van de NMBS?

Op 14 juni 2000 werd in Hasselt door bijna alle partijen in dit dossier – maar niet door de NMBS – een intentieverklaring ondertekend voor de heringebruikname van de lijn Lanaken-Maastricht voor het goederenvervoer. Hoe ver staat dit dossier vandaag?

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De kwestie betreft vooral de exploitatie van goederentreinen op het baanvak Lanaken-Maastricht van de lijn die vóór de sluiting van Hasselt naar Maastricht liep. Voor het geval er nieuwe elementen opduiken inzake de herwaardering van de lijn, bevat het meerjarige

suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Koen Bultinck et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement
d'accorder davantage encore la priorité à la mise en œuvre du projet relatif à la «troisième et quatrième voies Bruges-Gand».”

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Marcel Bartholomeeussen, Jean Depreter et Lode Vanoost.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

02 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service du tronçon de Lanaken à Maastricht sur la ligne 20" (n° 6887)

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La ligne Lanaken-Maastricht est importante pour désenclaver un certain nombre d'entreprises.

Le gouvernement néerlandais a récemment communiqué son intention d'investir 3,4 millions d'euros pour réactiver le tronçon ferroviaire Lanaken-Maastricht de la ligne 20, à condition que la Belgique apporte aussi sa contribution. La province néerlandaise du Limbourg compte aussi dégager 3,2 millions d'euros pour ce projet.

Que pense la ministre des efforts accomplis par les Pays-Bas? La Belgique va-t-elle y participer? Quelle est la position de la SNCB?

Le 14 juin 2000, pratiquement toutes les parties concernées – excepté la SNCB – ont signé à Hasselt une déclaration d'intention concernant la réactivation de la ligne Lanaken-Maastricht pour le transport de marchandises. Où en est aujourd'hui ce dossier?

02.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : La question concerne surtout l'exploitation de trains de marchandises sur le tronçon Lanaken-Maastricht de la ligne reliant, avant sa fermeture, Hasselt à Maastricht. Si des arguments nouveaux devaient plaider en faveur de la revalorisation de la ligne, le plan pluriannuel d'investissements de la

investeringsplan van de NMBS een financiële marge, maar dit is nu niet aan de orde.

SNCB prévoit une marge financière. Cette revalorisation n'est toutefois pas à l'ordre du jour actuellement.

De heropening van de lijn valt binnen de autonomie van het spoorbedrijf. Gezien de investeringskosten voor de NMBS voert B-Cargo momenteel onderhandelingen met een bedrijf in Lanaken. Ook de NS moeten bereid zijn mee te investeren, maar hun standpunt is nog niet bekend. De onderhandelingen over dit dossier hebben in 2000 geleid tot een intentieverklaring, die echter niet werd onderschreven door de NMBS, omdat die niet overtuigd was dat er winst kon worden gemaakt.

La remise en service de la ligne se situe dans le cadre de l'autonomie de l'entreprise ferroviaire. Compte tenu des frais d'investissements qu'elle représenterait pour la SNCB, B-Cargo mène actuellement des négociations avec une entreprise établie à Lanaken. Les Nederlandse Spoorwegen doivent également être disposés à participer aux investissements mais leur point de vue n'est pas encore connu. Les négociations relatives à ce dossier ont abouti, en 2002, à une déclaration d'intention, à laquelle la SNCB, qui n'était pas convaincue de la rentabilité de l'opération, n'a toutefois pas souscrit.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik val hier van de ene verbazing in de andere!

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Je vais de surprise en surprise !

De statuten van de NMBS bepalen wel degelijk dat de maatschappij verplicht is goederen *en* personen te vervoeren over het spoor. Volgens het antwoord van de minister zou de NMBS niet op de hoogte zijn van de Nederlandse bereidheid tot investeren in deze lijn. Ook is er concrete interesse uit de bedrijfswereld om over deze spoorlijn goederen te laten vervoeren.

Les statuts de la SNCB prévoient bel et bien que la société est tenue de transporter des marchandises et des personnes par le rail. Selon la réponse de la ministre, la SNCB ignorerait si les Néerlandais sont prêts à investir dans cette ligne qui intéresserait, par ailleurs, les entreprises pour le transport de leurs marchandises.

Is de NMBS er misschien van overtuigd dat ze absoluut winst moet maken alvorens te investeren in goederenvervoer? Indien dit zo is, dan zal er niet veel meer gebeuren!

La SNCB estimerait-elle qu'elle doit avoir la garantie de réaliser des bénéfices avant d'investir dans le transport de marchandises ? Si tel est le cas, il ne se passera plus grand-chose !

Ik wijs erop dat de NMBS de intentieverklaring van oktober 2001 niet heeft willen ondertekenen. Het is onbegrijpelijk dat de minister die onwil van de NMBS inzake goederentransport gewoonweg registreert.

J'attire votre attention sur le fait que la SNCB n'a pas voulu signer la déclaration d'intention d'octobre 2001. Il est incompréhensible que la ministre enregistre purement et simplement ce refus de la SNCB.

02.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De NMBS is commercieel autonoom. Inzake ABX stelt er zich niet enkel een probleem van te weinig inzet, maar zelfs een schuldprobleem dat de Staat gedwongen heeft tot een koerswijziging.

02.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Sur le plan commercial, la SNCB est autonome. En ce qui concerne ABX, le problème est non seulement l'engagement insuffisant mais aussi l'endettement, qui a contraint l'Etat à opérer un changement de cap.

De NMBS moet in elk dossier winstgaranties krijgen en dit gaat zelfs voor op de mobiliteitsproblematiek.

La SNCB doit obtenir pour chaque dossier des garanties de rentabilité et la problématique de la mobilité n'échappe pas à cette règle.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Er primeren Waalse belangen in dit dossier. Daarom zal men altijd blijven beletten dat deze lijn heropend wordt voor personenvervoer.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Et les intérêts wallons l'emportent dans ce dossier. C'est la raison pour laquelle on empêchera toujours la réouverture de cette ligne au transport de personnes.

Het incident is gesloten.

- 03** **Samengevoegde interpellaties en vragen van**
- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financieel-economische toestand van de NMBS" (nr. 1215)
 - de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de slechte financieel-economische toestand van de NMBS" (nr. 1220)
 - de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de benarde financiële positie van de NMBS" (nr. 1231)
 - de heer Alfons Borginon tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financieel-economische toestand bij de NMBS" (nr. 1230)
 - de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand van de NMBS" (nr. 7006)

03.01 **Frieda Brepoels (VU&ID):** Enkele weken geleden werden wij geconfronteerd met zogenaamde interne documenten van de NMBS, waaruit bleek dat de boekhoudkundige situatie van de NMBS niet zou overeenstemmen met de economische. De echte situatie zou slecht zijn: het verlies zou vier keer zo groot zijn als wat uit de boekhouding blijkt.

De kosten stegen het afgelopen jaar veel sneller dan de opbrengsten. De verwarde situatie bij de NMBS is bekend, zowel wat de structuren betreft als de CAO. Die is intussen vervallen. De bonden vroegen een stijging met vier procent van lonen en pensioenen. De gedelegeerd bestuurder zou het akkoord met de bonden, dat een loonsverhoging van één procent bevat, op vraag van de minister hebben bevroren.

Voor de stijging van de schuldenlast is zorgwekkend. Hoe die schuld door de jaren heen werd opgebouwd is niet echt duidelijk. Klopt het dat ongeveer een kwart van de stijging te maken heeft met verplichte investeringen voor de hogesnelheidstrein? Is dat eigenlijk geen opdracht voor HST-FIN? Ik heb de indruk dat een aantal financiële kunstgrepen gepleegd werden inzake de HST-investeringen en dat er vermenging gebeurd is tussen NMBS en HST-FIN.

Ook over de rol van ABX in de slechte financiële situatie van de NMBS bestaat geen duidelijkheid. Kan de minister ons inzicht geven in de

L'incident est clos.

- 03** **Interpellations et questions jointes de**
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation éconómico-financière de la SNCB" (n° 1215)
 - M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mauvaise situation économique et financière de la SNCB" (n° 1220)
 - M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière critique de la SNCB" (n° 1231)
 - M. Alfons Borginon à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation économique et financière de la SNCB" (n° 1230)
 - M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de la SNCB" (n° 7006)

03.01 **Frieda Brepoels (VU&ID):** Voici quelques semaines, nous avons été confrontés à des documents soi-disant internes de la SNCB dont il ressortait que la situation comptable de la SNCB ne correspondrait pas à la situation économique de l'entreprise. La véritable situation serait mauvaise : la perte serait quatre fois plus élevée que la perte qu'affiche la comptabilité.

Au cours des dernières années, les coûts ont augmenté beaucoup plus rapidement que les recettes. La confusion à la SNCB est connue, tant en ce qui concerne les structures que la CCT. Celle-ci est maintenant expirée. Les syndicats réclamaient une augmentation des salaires et des pensions de 4%. L'administrateur délégué aurait, à la demande de la ministre, gelé l'accord conclu avec les syndicats, lequel prévoyait une hausse salariale de 1%.

C'est surtout l'augmentation de la charge de la dette qui est préoccupante. On ne sait pas précisément comment cette dette s'est accumulée au fil des années. Est-il exact que près d'un quart de la hausse est liée aux investissements obligatoires pour le TGV ? Ne s'agit-il pas là au fond d'une mission de la société TGV-FIN ? J'ai l'impression que l'on s'est livré à quelques artifices financiers concernant les investissements TGV et qu'il y a eu confusion entre la SNCB et la TGV-FIN.

Le rôle d'ABX dans la mauvaise situation financière de la SNCB n'est pas davantage éclairci. La ministre peut-elle nous éclairer sur les résultats

bedrijfsresultaten van ABX en haar aandeel in de algemene financiële resultaten van de NMBS? Zou de minister bereid zijn door het Rekenhof te laten onderzoeken in welke mate de schuld van ABX de NMBS hindert bij het uitvoeren van haar publieke opdracht?

Het kluwen binnen de NMBS-structuren is indrukwekkend. Heeft de minister zelf daar nog enig zicht op?

Niemand kan dit kluwen nog ontwarren - hoe HST-FIN werkt, welke invloed ABX heeft.

Is de minister bereid het economische rapport over de NMBS aan de commissie voor te leggen en toe te lichten? We vragen ook een week om dit rapport te bestuderen en om zo een discussie ten gronde mogelijk te maken. Hoe zal de regering impact krijgen op de NMBS vooraleer er een nieuw beheerscontract kan komen, een nieuwe CAO, en vooraleer het investeringsplan kan worden uitgevoerd?

Het bedrijf is immers veel te belangrijk om aan zijn lot overgelaten te worden en zeker de timing is van enorm belang.

03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik verneem uit de pers dat de NMBS het veel slechter doet dan de boekhouding laat uitschijnen. Het verlies bedraagt maar liefst 104 miljoen euro, terwijl de schuldenlast stijgt tot 3.908 miljoen euro. Men verwacht voor de toekomst allerminst beterschap op dit vlak. Zelfs in euro zijn deze cijfers duizelingwekkend. Ik sluit me aan bij mevrouw Brepoels, maar wil toch nog een paar zaken beklemtonen. Ik betreur dat parlementsleden vaak aangewezen zijn op de pers om zich te informeren over bepaalde dossiers, de inspanningen van de heer De Croo ten spijt.

Weet nog iemand wel hoe het gesteld is met de NMBS, behalve uiteraard de heer Schouppe?

Er worden vanuit de regering voorstellen gedaan om de slechte financiële situatie van de NMBS te verhelpen. Verrassend genoeg komen die niet van minister Durant, maar wel van de minister van Begroting! Minister Vande Lanotte sprak van een halvering van de tarieven, de inzet van dubbeldekstreinen, van het overnemen van de schuldenlast ... Een zoveelste genante situatie voor minister Durant!

d'exploitation d'ABX et sur la part de la société dans les résultats financiers globaux de la SNCB ? La ministre serait-elle prête à faire analyser par la Cour des comptes dans quelle mesure la dette d'ABX entrave la SNCB dans la réalisation de sa mission de service public ?

L'embrouillamini au sein des structures de la SNCB est impressionnant. La ministre elle-même s'y retrouve-t-elle encore ?

Personne n'est plus capable de démêler cet écheveau et de comprendre comment fonctionne la TGV-FIN ou encore quelle est l'influence d' ABX.

La ministre est-elle disposée à présenter et à commenter en commission le rapport économique relatif à la SNCB ? Nous demandons également à disposer d'un délai d'une semaine pour étudier ce rapport et pour pouvoir alors mener une discussion sur le fond. Comment le gouvernement pourra-t-il agir sur la SNCB avant qu'un nouveau contrat de gestion et qu'une nouvelle CCT soient élaborés et avant que le plan d'investissement puisse être mis en œuvre ? L'entreprise est en effet trop importante pour être abandonnée à son sort et le calendrier revêt certainement une importance capitale.

03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'apprends à la lecture de la presse que la SNCB est en bien moins bonne santé que sa comptabilité ne le donne à penser. Son déficit s'élève à pas moins de 104 millions d'euros et son endettement s'est accru et s'établit désormais à 3.908 millions d'euros. Et on ne prévoit pas d'éclaircie sur ce plan. Même exprimés en euros, ces chiffres donnent le vertige. Je rejoins Mme Brepoels mais je voudrais tout de même mettre l'accent sur un certain nombre d'aspects. Je déplore qu'en dépit des efforts déployés par M. De Croo, la lecture de la presse soit souvent le seul moyen dont disposent les parlementaires pour s'informer sur certains dossiers.

Y a-t-il encore quelqu'un qui sache dans quelle situation se trouve la SNCB, sauf M. Schouppe évidemment ?

Le gouvernement avance des propositions pour remédier à la mauvaise situation financière de la SNCB. Étonnamment, elles n'émanent pas de la ministre Durant mais du ministre du Budget ! M. Vande Lanotte a évoqué une réduction de moitié des tarifs, la mise en service de trains à double étage, la reprise de la dette... C'est la énième fois que la ministre Durant se trouve dans une situation embarrassante !

Het openbaar vervoer per spoor kost handenvol geld aan de Staat en dus aan de belastingbetaler. En wat krijgt die laatste terug voor zijn duurverdiende centen? Bitter weinig.

Ondertussen wordt er gebakkeleid over de nieuwe gedelegeerd bestuurder. De modale treingebruiker heeft geen boodschap aan die machtsstrijd, die boven zijn hoofd wordt uitgevochten. De consument wil stipt en betaalbaar vervoer, maar deze regering is niet in staat hiervoor te zorgen. Ze heeft immers geen transportbeleid.

03.03 Yves Leterme (CD&V): De financiële toestand van de NMBS wordt door de minister opgevoerd als wapen tegen de gedelegeerd bestuurder. Onze fractie waarschuwt al lang voor het dreigende faillissement van de NMBS. Minister Vande Lanotte trad ons dit weekend bij. Begin 1987 – het aantreden van de heer Schouppe – bedroeg de schuld 90 miljard frank; in 2000, bij de start van de regering-Verhofstadt, 110 miljard frank; de raming voor 2003 voorziet in 250 miljard frank. Terwijl de schuld dus op dertien jaar tijd met 20 miljard steeg, is ze onder uw ministerschap op drie jaar tijd met 140 miljard frank gestegen. Het probleem is gekend en ligt in de Europese richtlijn 440/91, die het de NMBS mogelijk moet maken te concurreren. Daartoe is een overname van de schuld nodig.

De verantwoordelijkheid is verdeeld. Vroeger werd de schuld niet overgenomen vanwege de moeilijke situatie. De weigering van de Staat om de schuld over te nemen en de HST te financieren dwingt de directie tot boekhoudkundige spitstechnologie. De verantwoordelijkheid voor de schuld van 250 miljard frank ligt voor een groot deel bij deze regering, die ondanks de gunstigere economische situatie niet genoeg heeft gedaan.

De regeringsdotatie voor de NMBS bedraagt 2,9 miljard euro, terwijl de NMBS zelf moet instaan voor 2,5 miljard euro. Dit betekent dat de NMBS 45 procent van alle investeringskosten die opgenomen zijn in het investeringsprogramma zelf moet dragen.

De investeringstoelagen die deze regering toekent zijn lager dan onder de voorgaande regering. Terwijl in het laatste jaar van de regering-Dehaene 761 miljoen euro werd uitgetrokken, daalde dit bedrag gevoelig onder de regering-Verhofstadt: 655 miljoen euro in 2000, 670 miljoen euro in 2001 en

Les transports publics ferroviaires coûtent énormément d'argent à l'Etat et, par voie de conséquence, aux contribuables. Et que reçoivent ces derniers en contrepartie de leur argent durement gagné : pour ainsi dire rien !

En attendant, on palabre à l'infini sur le nouvel administrateur délégué. Mais l'utilisateur se moque de cette lutte pour le pouvoir à laquelle on se livre dans les hautes sphères. Les consommateurs veulent des transports ponctuels et à la portée de leur bourse. Or le gouvernement actuel n'est pas capable de leur offrir de tels transports pour la bonne et simple raison que sa politique des transports est inexistante.

03.03 Yves Leterme (CD&V): La ministre brandit la situation financière de la SNCB comme une arme contre l'administrateur délégué. Voici bien longtemps que notre groupe lance des mises en garde devant la faillite qui menace la SNCB. Le ministre Vande Lanotte nous a rejoints ce week-end. Début 1987, à l'arrivée de M. Schouppe, la dette s'élevait à 90 milliards de francs. En 2000, au début du gouvernement Verhofstadt, elle atteignait 110 milliards de francs; pour 2003, on l'estime à 250 milliards de francs. Alors qu'en treize ans la dette s'est accrue de 20 milliards, depuis que vous êtes en fonction, elle a augmenté, en trois ans, de 140 milliards de francs. Le problème est connu et fait l'objet de la directive européenne 440/91 qui doit permettre à la SNCB d'affronter la concurrence. La reprise de la dette est nécessaire à cet effet.

Les responsabilités sont partagées. Si la dette n'a pas été reprise précédemment, c'était en raison de la conjoncture difficile. Le refus de l'Etat de reprendre la dette et de financer le TGV oblige la direction à réaliser des prouesses comptables. La responsabilité de la dette de 250 milliards de francs incombe, pour une grande part, à ce gouvernement qui, malgré une conjoncture plus favorable, n'en a pas fait assez.

La dotation du gouvernement pour la SNCB s'élève actuellement à 2,9 milliards d'euros, tandis que la SNCB elle-même doit dégager 2,5 milliards d'euros. Cela signifie que la SNCB doit supporter elle-même 45 pour cent de tous les coûts qui figurent dans le programme d'investissement.

Les subventions d'investissement octroyées par ce gouvernement ont été réduites par rapport à la législature précédente. Alors que 761 millions d'euros étaient dégagés au cours de la dernière année du gouvernement Dehaene, ce montant a sensiblement diminué sous le gouvernement

719 miljoen euro voor dit jaar. Op de koop toe slaagt deze regering er niet in de toezeggingen ook effectief te betalen: liefst 700 miljoen euro aan investeringstoelagen werd sinds de start van paars-groen uitgesteld!

De verantwoordelijkheid van de overheid in de financiële problemen van de NMBS is dus zeker niet min.

Onze eerste conclusie in verband met de manoeuvres om het de heer Schouppe lastig te maken, is dat vooral de Belgische Staat zelf zijn verantwoordelijkheden niet heeft opgenomen.

Ten tweede zal de NMBS-schuld vroeg of laat wel moeten worden overgenomen om nog aan de acute noden te kunnen voldoen. Het is absurd dat de overheid hier pas met de verkiezingen in het vooruitzicht serieus over begint na te denken, het kalf is al half verdronken.

Tot slot, welk initiatief zal de minister nemen om de toekomst van de NMBS op middellange en lange termijn te waarborgen?

03.04 Alfons Borginon (VU&ID): Ik zal niet herhalen wat al is gezegd.

Deze discussie gaat over de financieel-economische aspecten, niet over mobiliteit. Als de leiding van de NMBS werkt met een document dat een reëel beeld geeft van de situatie, is dat aanvaardbaar, maar zij kan toch moeilijk zo naïef zijn om te denken dat zo'n document niet aan het licht zou komen. Men moet dus de discussie voeren aan de hand van correcte gegevens. Die transparantie ontbrak.

Het belang dat het Parlement hecht aan de NMBS, kan niet los worden gezien van het Sabena-debacle. Wij willen binnen tien jaar niet worden geconfronteerd met een ontspoorde schuld waaraan wij niets hebben gedaan. Men verschuift uitgaven en schulden naar de toekomst en vertekent zo het beeld van de exploitatie. Het is mij niet duidelijk of de interne rendabiliteit van de exploitatie voldoende hoog is om tot nieuwe exploitatie over te gaan.

De exploitatie moet kunnen instaan voor nieuwe investeringen.

Moeten de parlementsleden zichzelf kandidaat stellen als gedelegeerd bestuurder om inzage te

Verhofstadt: 655 millions d'euros en 2000, 670 millions d'euros en 2001 et 719 millions d'euros cette année. Pour couronner le tout, ce gouvernement ne parvient pas à verser à temps les sommes dues: près de 700 millions d'euros de subventions pour les investissements ont été reportés depuis l'arrivée au pouvoir de la coalition arc-en-ciel!

La responsabilité de l'Etat dans les problèmes financiers rencontrés par la SNCB n'est donc certainement pas négligeable.

En ce qui concerne les manoeuvres visant à rendre la vie dure à M. Schouppe, nous concluons que c'est essentiellement l'Etat belge qui n'a pas assumé ses responsabilités.

Deuxièmement, pour pouvoir encore satisfaire aux besoins vitaux, il faudra tôt ou tard reprendre la dette de la SNCB. Il est absurde que le gouvernement attende que les élections se profilent avant de commencer à s'intéresser au problème: il est déjà presque trop tard.

Enfin, quelles initiatives la ministre va-t-elle prendre pour garantir l'avenir de la SNCB, à moyen et à long terme?

03.04 Alfons Borginon (VU&ID): Je ne répéterai pas ce qui a déjà été dit.

La présente discussion porte sur des aspects financiers et économiques et non sur la mobilité. Si la direction de la SNCB se fonde sur un document qui reflète la situation réelle de l'entreprise, c'est acceptable, mais elle ne peut être naïve au point de penser qu'un tel document restera éternellement confidentiel. Il faut donc mener la discussion sur la base de données correctes. Cette transparence faisait défaut.

L'importance que le Parlement accorde à la SNCB est à mettre en rapport avec la débâcle de la Sabena. Dans dix ans, nous ne voulons pas être confrontés à une dette incontrôlable à laquelle on n'a pas tenté de remédier. Dépenses et dettes sont reléguées à plus tard, ce qui contribue à fausser l'image de l'exploitation. J'ignore si la rentabilité interne de l'exploitation est suffisamment élevée pour passer à une nouvelle exploitation.

L'exploitation de la société doit pouvoir garantir de nouveaux investissements.

Les parlementaires doivent-ils se porter candidat au poste d'administrateur délégué pour pouvoir

krijgen? Daarvoor zou de termijn overigens te kort zijn; eigenlijk is dat een vorm van onbehoorlijk bestuur.

Ik vraag een zo volledig mogelijk overzicht van de financieel-economische situatie bij de NMBS.

03.05 Jean Depreter (PS): Zoals iedereen tracht ik de rekeningen te interpreteren. We kunnen duidelijk drie stadia onderscheiden: er worden onrustwekkende cijfers meegedeeld, de heer Schouppe geeft er een positieve wending aan en ten slotte tekenen de eerste minister en de minister van Begroting een reeds lang verwacht scenario uit.

Inzake de cijfers dienen enkele positieve ontwikkelingen te worden vermeld, zoals de verhoging van de omzet en van het aantal treinreizigers. De cijfers van ABX zijn weliswaar slecht, maar minder onrustwekkend dan vorig jaar. Op heel wat punten laat dit dossier aan duidelijkheid te wensen over.

Tweede fase: de heer Schouppe betreurt de buitensporige publiciteit die aan het dossier werd gegeven en die het beheer ervan bemoeilijkt, maar de burger heeft recht op informatie. De heer Schouppe geeft toe dat de algemene schuld van ABX 413 miljoen euro zou belopen, maar in 2002 zou ABX al gedeeltelijk en in 2003 helemaal opnieuw rendabel zijn.

Derde fase: er wordt een overname van de schuld van de NMBS door de staat overwogen, wat ook voor andere spoorwegmaatschappijen in Europa is gebeurd. De eerste minister heeft daarover nog niet veel gezegd, maar de heer Vande Lanotte steunt het idee.

Dus, een scenario in drie fasen met een mogelijk happy end.

03.06 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De heer Borginon beklaagt zich erover dat hij te weinig informatie heeft gekregen over de boekhoudkundige regels van de NMBS. Ik merk op dat hij hierover informatie kan vinden in het rapport van het Rekenhof en dat terzake uitgebreid werd gediscussieerd naar aanleiding van de debatten over het tweede bijvoegsel bij het beheerscontract en over het investeringsplan.

De interpellaties van vandaag werden ingegeven door persberichten over een intern NMBS-rapport over de boekhoudkundige en economische situatie

disposer d'un droit de regard au sein de la société ? Pour cela, le délai imparti serait de toute façon trop court. Voilà qui constitue une forme de mauvaise gestion.

Je souhaiterais disposer d'un aperçu le plus complet possible de la situation financière et économique de la SNCB.

03.05 Jean Depreter (PS): Comme tout le monde, j'essaie d'interpréter les comptes. Trois étapes marquent l'évolution: des chiffres financiers alarmistes ont été fournis, M. Schouppe positive les choses et le premier ministre et le ministre du Budget dessinent des éléments attendus de longue date.

Concernant les chiffres, des éléments positifs peuvent cependant être cités, comme l'augmentation du chiffre d'affaires et du nombre des voyageurs de la SNCB. Les chiffres d'ABX sont également négatifs quoique moins alarmants que l'année précédente. Tout est loin d'être clair dans ce dossier.

M. Schouppe a regretté la publicité extrême donnée au dossier, qui rend délicate sa gestion. Mais le public a droit à des informations. M. Schouppe admet que la dette globale d'ABX s'élèverait à 413 millions d'euros. Mais il retrouverait une rentabilité, partielle en 2002 et globale en 2003.

Troisième étape: on envisageait la reprise de la dette de la SNCB par l'État, ce qui s'est fait pour d'autres sociétés de chemins de fer européennes. L'idée n'a pas encore été abondamment commentée par le premier ministre mais M. Vande Lanotte la soutient.

Donc, scénario en trois étapes avec un *happy end* éventuel.

03.06 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : M. Borginon se plaint de n'avoir pas reçu suffisamment d'informations à propos des règles comptables de la SNCB. Je fais observer qu'il peut trouver dans le rapport de la Cour des comptes des informations à propos de cette matière à laquelle un débat approfondi a déjà été consacré à l'occasion de l'examen du deuxième avenant au contrat de gestion et du plan d'investissement.

Les interpellations développées aujourd'hui sont inspirées par des informations parues dans la presse à propos d'un rapport interne de la SNCB

van het bedrijf. Ondertussen werd dit rapport goedgekeurd door de raad van bestuur en staat het op de agenda van de algemene vergadering van einde mei, waarop de Staat als aandeelhouder natuurlijk vertegenwoordigd is.

De Standaard maakte melding van de zogenaamde boekhoudkundige harmonisering. Die operatie wordt jaarlijks uitgevoerd om de opeenvolgende situaties met mekaar te kunnen vergelijken. Deze operaties vind men terug in de jaarrekeningen.

De financiële toestand van de NMBS is inderdaad zorgwekkend. Uit de rekeningen blijkt dat de hoge schuldenlast voortkomt uit de verhoging van de exploitatiekosten, de financiële en materiële investeringen, en dus rechtstreeks voortvloeien uit het bedrijfsbeheer. De schuldenberg is onrustwekkend, ook de vooruitzichten hieromtrent zijn negatief. We moeten ook wijzen op andere betalingsverplichtingen, zoals belastingen, terugbetalingen in het kader van *leasing*-operaties en de HST-FIN-lening van 125 miljard frank.

Sinds mijn aanstelling als minister streef ik al een transparante boekhouding van de NMBS na, niet alleen inzake de officiële boekhouding maar ook de economische betekenis van andere boekhoudkundige operaties. Er is geen gebrek aan bewijzen van mijn inzet voor dit doel. Na overleg met de betrokken managers heb ik overigens in maart 2000 een verslag gestuurd naar de Ministerraad waarin ik mijn ongerustheid over de financiële situatie van de NMBS heb uitgedrukt en een audit heb aangevraagd.

In het kader van mijn functie heb ik inderdaad kunnen vaststellen dat de NMBS zich tot haar hoofdaandeelhouder wendde om meer financiële middelen te vragen. In de lente van 2001 heb ik daarom een investeringsplan gesteund; in juni 2001 kende de raad van beheer de maximalistische versie voor dit plan goed. De regering koppelde haar goedkeuring aan de verbintenis van de NMBS om financieringsbronnen te zoeken. Het is derhalve onaanvaardbaar dat men de regering ervan beschuldigd te interventionistisch te zijn en haar dan vraagt de gevolgen weg te werken van beslissingen van de beheersorganen.

(Frans) De NMBS heeft zwaar in ABX geïnvesteerd. Ik verzocht verscheidene malen om garanties en heb vastgesteld dat men de in ABX geïnvesteerde miljarden als heilzaam voor de NMBS wilde blijven beschouwen.

relatif à la situation comptable et économique de l'entreprise. Dans l'intervalle, ce rapport a été approuvé par le conseil d'administration et figure à l'ordre du jour de l'assemblée générale qui se tiendra fin mai, à laquelle l'Etat sera évidemment représenté en sa qualité d'actionnaire principal.

L'"harmonisation comptable" évoquée par *De Standaard* constitue une opération effectuée chaque année en vue de comparer les situations successives. Ces opérations figurent dans les comptes annuels.

La situation financière de la SNCB est, en effet, préoccupante. Il ressort des comptes que la charge d'intérêts élevée est due à l'augmentation des frais d'exploitation et aux investissements financiers et matériels et est donc directement liée à la gestion de l'entreprise. Cette montagne d'intérêts est préoccupante, les perspectives en la matière n'étant pas davantage réjouissantes. Nous devons également attirer l'attention sur plusieurs échéances de paiement concernant notamment les impôts ainsi que des remboursements dans le cadre d'opérations de leasing et de l'emprunt TGV-FIN de 125 milliards de francs.

Depuis mon arrivée à la tête du département, j'œuvre en faveur de la transparence non seulement de la comptabilité officielle de la SNCB mais également de la signification économique d'autres opérations comptables. Mon engagement en ce sens ne peut être mis en doute. Après concertation avec les managers concernés, j'ai d'ailleurs adressé en mars 2000 au Conseil des ministres un rapport exprimant mon inquiétude à propos de la situation financière de la SNCB et demandant la réalisation d'un audit.

Dans le cadre de mes fonctions, j'ai en effet pu constater que la SNCB demanda à son actionnaire principal de lui attribuer plus de moyens financiers. Au printemps 2001, j'ai dès lors appuyé un plan d'investissements dont le conseil d'administration de la SNCB approuvait une version maximaliste en juin 2001. Le gouvernement a subordonné son approbation de ce plan à l'engagement de la SNCB d'examiner des sources de financement. Il est donc inacceptable que l'on accuse d'abord le gouvernement d'excès d'interventionnisme pour lui demander ensuite d'éponger les conséquences des décisions des organes de gestion.

(En français) La SNCB a consenti des investissements considérables pour ABX. J'ai demandé des garanties à diverses reprises. J'ai observé la volonté persistante de vouloir considérer ces milliards dépensés pour ABX comme salutaires

pour la SNCB.

Nu is aangetoond dat ABX de spoorwegen alleszins binnen een redelijke termijn geen inkomsten zal opleveren.

Il est démontré, actuellement, qu'il n'y aura aucun retour vers le rail, du moins pas dans un délai raisonnable..

De rekeningen voor 2001 wijzen op verliezen. Het voluntaristische plan van de Boston Consulting Group ging uit van veel lagere verliezen.

Les comptes 2001 sont déficitaires. Le plan volontariste du *Boston Consulting Group* tablait sur une perte très inférieure.

De ABX-strategie slorpte miljarden Belgische franken op, die de NMBS volgens mij in haar spoorwegactiviteiten had moeten investeren.

La stratégie ABX a mobilisé des milliards de francs belges, que l'entreprise SNCB aurait dû, à mon avis, investir dans ses activités ferroviaires.

(Nederlands) De aandeelhouder heeft beslist een einde te maken aan de investeringen in ABX. De NMBS moet zich toelagen op haar kerntaak.

(En néerlandais) L'actionnaire a décidé de mettre fin aux investissements dans ABX. La SNCB doit se concentrer sur sa tâche première.

Men kan zich afvragen waarom de NMBS de investeringen niet wil afwegen tegen sociaal-economische criteria. De aandeelhouder moet structurele oplossingen vinden voor het probleem van de schuld. Een eerste vereiste daartoe is een goed intern beheer.

On est en droit de se demander pourquoi la SNCB ne veut pas considérer les investissements selon des critères socio-économiques. L'actionnaire doit fournir des solutions structurelles au problème de la dette. La première condition pour être en mesure d'y parvenir est une bonne gestion interne.

(Frans): De aandeelhouder kan de schuld niet zonder meer overnemen, terwijl hij al jaren vraagt om een bedrijfsplan dat er niet komt.

(En français) L'actionnaire ne pourrait reprendre purement et simplement la dette, alors qu'il réclame depuis des années un plan d'entreprise qui ne vient pas.

Ik denk dat ik het nodige heb gedaan om een debat op gang te brengen en te komen tot een hervorming van de maatschappij met het oog op een duurzame mobiliteit.

J'estime avoir fait le nécessaire afin d'entamer un débat et d'aboutir à une réforme de la société et à sa transformation en fonction d'une mobilité durable.

(Nederlands) Ik vind dat de aandeelhouder zijn verantwoordelijkheid voor de historische NMBS-schuld niet mag ontlopen. Zoals reeds in het rapport van het Rekenhof werd opgemerkt, heeft ons land – in tegenstelling tot een aantal andere Europese lidstaten – de financiële situatie van zijn spoorwegmaatschappij nooit grondig gesaneerd. Nochtans was die mogelijkheid opgenomen in de Europese richtlijn. De Belgische overheid heeft wel een aantal boekhoudkundige verbeteringen aangebracht, maar er is geen sprake van een doorgedreven vermindering van de schulden, die krachtens de Europese richtlijn al in 1993 moest gebeuren.

(En néerlandais) Selon moi, l'actionnaire ne peut éluder sa responsabilité en ce qui concerne la dette historique de la SNCB. Comme on pouvait déjà le remarquer dans le rapport de la Cour des comptes, notre pays n'a jamais assaini radicalement la situation financière de sa société des chemins de fer, contrairement à plusieurs autres Etats membres de l'Union européenne. Pourtant, cette possibilité figurait dans la directive européenne. Les autorités belges ont apporté des améliorations du point de vue de la comptabilité, mais il ne s'agit en aucun cas d'une réduction en profondeur de la dette, qui aurait dû avoir lieu en 1993 en vertu de la directive européenne.

(Frans) Ik heb de NMBS in het verleden al verzocht een inventaris van zogenaamde budgettaire "lijken" op te stellen. Ook heb ik gepleit voor een partiële overname van de schuld via de oprichting van een zogenaamd Mobiliteitsfonds.

(En français) Par le passé, j'ai invité la SNCB à faire un inventaire des « cadavres » budgétaires cachés dans ses placards. J'ai également plaidé en faveur d'une reprise partielle de la dette par le biais de la création d'un Fonds de mobilité.

(Frans): Net zoals het Zilverfonds zou dit fonds

(En français) A l'instar du « Zilver Fonds », ce fonds

aangewend zijn overeenkomstig de bepalingen van het stabiliteitspact. Dit fonds zou de overname mogelijk hebben gemaakt van de "historische schuld", dit is de op 1 januari 1993 geïdentificeerde schuld, de enige schuld die overeenkomstig de Europese bepalingen voor overname in aanmerking komt. Voorts was er nood aan structurele maatregelen. Het voorstel is tot op heden echter niet in aanmerking genomen. Minister van Begroting Vande Lanotte dient nu een voorstel in waarbij de helft van de schuld wordt overgenomen. Een akkoord terzake mag niet ten koste gaan van het voornemen de maatschappij beter te beheren.

(Nederlands) : Het is niet zo dat ik geen aandacht heb besteed aan het schuldprobleem.

03.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik onthoud dat de economische toestand van de NMBS verontrustend is en dat de stijging van de schulden de voorbije drie jaar het gevolg is van een aantal investeringen en een verhoging van de exploitatiekosten. De minister bouwt een verdediging op en somt op wat ze allemaal heeft gedaan, maar er is geen enkel resultaat. Ze werd niet gevolgd door de regering en de NMBS. Wat zal ze daadwerkelijk doen?

Als de NMBS het maximale investeringsplan heeft goedgekeurd, verwachtte ze uiteraard ook meer middelen. De investeringen in ABX hadden kunnen worden beperkt door de regeringscommissaris. Het geld dat in ABX is geïnvesteerd, had volgens de minister in het treinverkeer moeten worden geïnvesteerd. Dat is juist, maar daar zijn wij niets mee: het is gebeurd.

Ik vraag dat de minister het economisch rapport ter beschikking stelt van het Parlement. Wij moeten daarover een grondig debat voeren.

03.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De minister maakt een opsomming van ondernomen acties, citeert verslagen en spreekt over allerlei waarschuwingen. De realiteit toont echter een zeer nefaste evolutie. Minister Vande Lanotte achtte zelfs de tijd rijp om met het dossier te gaan lopen op een electoraal aantrekkelijk moment. Een concrete visie hebben we de afgelopen twee, drie jaar niet mogen vernemen van de minister.

Een van de redenen voor het NMBS-debacle is haar strenge structuur met communautaire restricties. Wij weten echter niet het fijne van de

aurait été utilisé dans le sens du pacte de stabilité. Il aurait permis la reprise de la dette historique, c'est à dire celle identifiée au 1^{er} janvier 1993, seule qui puisse l'être en fonction des règles européennes. Pour le surplus, des mesures structurelles auraient dû être prises. Cette proposition n'a pas été retenue à ce jour. Le ministre du Budget Vande Lanotte met maintenant sur la table une proposition de reprise de la moitié de la dette. Cet accord ne pourra se faire au détriment de la volonté d'amélioration de la gestion de la société.

(En néerlandais) Il est inexact que je n'aie prêté aucune attention au problème de l'endettement.

03.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Je retiens de votre intervention que la situation économique de la SNCB est préoccupante et qu'au cours de ces trois dernières années, l'augmentation de son endettement a été le résultat d'un certain nombre d'investissements et d'une croissance des coûts d'exploitation. La ministre développe une stratégie de défense en énumérant toutes les mesures qu'elle a prises mais elle n'est parvenue à aucun résultat. Elle n'a pas été suivie, ni par le gouvernement ni par la SNCB. Que compte-t-elle faire réellement ?

Lorsque la SNCB a approuvé le plan d'investissements total maximum, elle espérait aussi, évidemment, davantage de moyens. Le commissaire du gouvernement aurait pu limiter les investissements dans ABX. Selon la ministre, l'argent investi dans ABX aurait dû l'être dans les transports ferroviaires. C'est exact mais ce constat ne nous avance à rien: ce qui est fait est fait.

Je demande à la ministre de mettre le rapport économique à la disposition du Parlement. Nous devons lui consacrer un débat approfondi.

03.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La ministre énumère les actions entreprises, cite des rapports et parle de diverses mises en garde. La réalité fait toutefois apparaître une évolution très défavorable. Le ministre Vande Lanotte a même estimé que le temps était venu de sortir le dossier à un moment propice sur le plan électoral. Au cours des deux ou trois dernières années, le ministre ne nous a fait part d'aucune vision concrète.

Une des raisons de la débâcle de la SNCB est sa structure rigide assortie de restrictions communautaires. Nous ne connaissons toutefois

zaak. Daarom vragen wij in een motie van aanbeveling de grootst mogelijke transparantie aan de dag te leggen.

03.09 Yves Leterme (CD&V): Cijfers zijn cijfers. Twintig miljard frank schuldaangroei tussen 1987 en 2000 tot 110 miljard, en vervolgens 140 miljard aangroei tussen 2000 en 2003 tot 250 miljard, dat is de realiteit van uw beleid. De minister organiseert slechts stemmingmakerij. Kan de minister ergens in de audit van de NMBS aantonen dat er iets onwettelijks is aan de boekhouding van de NMBS? De minister insinueert allerlei manipulaties, maar deze werden door de regering en dus door de minister zelf goedgekeurd.

De minister verwijst ook naar haar voorstel van een fonds van de Mobiliteit dat er nooit gekomen is en toch zit de minister er nog. De minister is zelf verantwoordelijk voor de enorme schuldenlast die de NMBS naar een virtueel faillissement leidt. Drie jaar beleid laat geen enkele verdienste zien dan een openlijke guerrillaoorlog met de heer Schouppe die de minister misschien wel uit zijn stoel zal krijgen als ze nu snel kandidaturen gaat onderzoeken en nachtelijke ontmoetingen met *headhunters* organiseert. Ik wens haar alleszins meer succes in dit dossier dan in het dossier van de financiële toestand van de NMBS.

03.10 Alfons Borginon (VU&ID): Ik ben blij dat ikzelf geen kandidaat ben voor de functie van gedelegeerd bestuurder, want het is een onmogelijke job. De visie van de minister wordt immers niet gedeeld door de rest van de regering en door de raad van bestuur van de NMBS, terwijl de visie van het bedrijf dan weer niet gedekt wordt door de bevoegde minister. Die tweeslachtigheid hypothekeert de werking van de NMBS. Dit zal zeker niet veranderen onder de nieuwe raad van bestuur. Ik denk dat we de minister nog regelmatig zullen moeten interpellieren over de NMBS.

Ik merk tot slot op dat de parlementsleden vóór de wijziging in het systeem het gemakkelijker hadden om bij het Rekenhof informatie te verkrijgen.

03.11 Jean Depreter (PS): Allen waren wij voorstander van het maximalistische plan, dat alle projecten omvat. Bijgevolg was de inbreng van eigen middelen, of zelfs een alternatieve financiering vereist.

pas le fin mot de l'affaire. C'est pourquoi nous demandons, dans une motion de recommandation, d'assurer la transparence la plus grande possible.

03.09 Yves Leterme (CD&V): Les chiffres sont les chiffres. Une augmentation de la dette de vingt milliards de francs entre 1987 et 2000 jusqu'à 110 milliards, puis un accroissement de 140 milliards entre 2000 et 2003 jusqu'à 250 milliards, telle est la réalité de votre politique. La ministre organise seulement une manipulation de l'opinion. Peut-elle démontrer sur la base de l'audit de la SNCB que la comptabilité de la SNCB n'est pas tout à fait légale ? La ministre insinue toutes sortes de manipulations mais celles-ci ont été approuvées par le gouvernement et donc par la ministre elle-même.

La ministre fait également référence à sa proposition de création d'un Fonds de la mobilité, lequel n'a jamais vu le jour. Et pourtant la ministre est toujours en place. La ministre est personnellement responsable de la charge considérable de la dette qui mène la SNCB à une faillite virtuelle. Trois années de politique ne font apparaître aucun mérite, si ce n'est une guérilla ouverte avec M. Schouppe que la ministre déboulonnera peut-être si elle examine rapidement les candidatures et organise des rencontres nocturnes avec des chasseurs de têtes. Je lui souhaite en tout cas plus de succès dans ce dossier que dans celui de la situation financière de la SNCB.

03.10 Alfons Borginon (VU&ID): Je suis heureux de ne pas m'être porté moi-même candidat au poste d'administrateur délégué car il s'agit d'une fonction impossible à remplir. Le reste du gouvernement et le conseil d'administration de la SNCB ne partagent pas la vision de la ministre compétente. A son tour, la ministre ne partage pas l'opinion de la SNCB. Cette ambivalence hypothèque le bon fonctionnement de la SNCB et cette situation ne changera certainement pas avec le nouveau conseil d'administration. Je pense que nous devons encore interpellier régulièrement la ministre au sujet de la SNCB.

Je constate enfin qu'avant la révision du système, il était plus facile pour les parlementaires d'obtenir des informations de la Cour des comptes.

03.11 Jean Depreter (PS): Nous avons tous voulu le plan maximaliste englobant tous les projets, ce qui rendait indispensable une intervention sur fonds propres, voire même un financement alternatif.

Of dit al dan niet in een verkiezingscampagne kadert, doet er niet toe: het probleem dient te worden opgelost en de overheid kan niet anders dan de schuld overnemen.

Iedereen pleit voor doorzichtige rekeningen. Wij zullen dat realiseren. Een nieuw team treedt binnenkort aan. Het investeringsplan en het beheerscontract zullen niet lang meer op zich laten wachten. De situatie ziet er vandaag veel beter uit dan enkele maanden geleden zodat ik een voorzichtige hoop durf te koesteren. (*Glimlachjes*)

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Frieda Brepoels en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en van de heren Jan Mortelmans, Yves Leterme en Alfons Borginon
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering
- het "economisch rapport" over NMBS samen met de toelichting voor te leggen en toe te lichten aan de Kamer nog vooraleer een nieuwe CAO en een nieuw beheerscontract worden afgesloten;
- op korte termijn hierover een debat te voeren met het parlement."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Koen Bultinck, Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en van de heren Jan Mortelmans, Yves Leterme en Alfons Borginon
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering
- de grootst mogelijke transparantie aan de dag te leggen inzake de financieel-economische toestand van de NMBS;
- werk te maken van de splitsing van de NMBS."

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Josy Arens en Yves Leterme en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en van de heren Jan Mortelmans, Yves Leterme en Alfons Borginon

Campagne électorale ou pas, il faut répondre au problème, et la reprise par l'État est incontournable.

Tous sont d'accord pour rechercher la transparence des comptes. Nous allons l'obtenir. La nouvelle équipe est là. Le plan d'investissement va arriver ainsi que le contrat de gestion. La situation, aujourd'hui, est beaucoup plus positive qu'il y a quelques mois et me conforte dans une perspective prudente d'espoir. (*Sourires*)

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une première motion de recommandation a été déposée par Mme Frieda Brepoels et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et de MM. Jan Mortelmans, Yves Leterme et Alfons Borginon
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement,
- de présenter le «rapport économique» de la SNCB ainsi que son commentaire et de l'expliciter à la Chambre avant la conclusion d'une nouvelle CCT et d'un nouveau contrat de gestion;
- de mener à court terme un débat à ce sujet au parlement."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck, Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et de MM. Jan Mortelmans, Yves Leterme et Alfons Borginon
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement,
- de présenter le plus clairement possible la situation financière de la SNCB;
- de scinder la SNCB."

Une troisième motion de recommandation a été déposée par MM. Josy Arens et Yves Leterme et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et de MM. Jan Mortelmans, Yves Leterme et Alfons Borginon

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, dringt er bij de regering op aan

1. alle maatregelen te nemen om zeer spoedig de structuren van de NMBS aan te passen met het oog op de liberalisering van het goederen vervoer vanaf 15 maart 2003;
2. in dit kader op zeer korte termijn binnen deze legislatuur een begin te maken met de overname van de schulden van de NMBS;
3. hierbij alle maatregelen te nemen om te voorkomen dat de schulden van de NMBS tijdens deze legislatuur nog stijgen."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jean Depreter, Daan Schalck en Lode Vanoost en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de snelheid van goederentreinen" (nr. 6934)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): De maatschappij D&L-Cargo legt sinds kort goederentreinen in tussen Duitsland en de Antwerpse haven. De gemiddelde snelheid bedraagt 48 kilometer per uur, terwijl onze grensoverschrijdende goederentreinen slechts 13 kilometer per uur halen.

Wat zijn de oorzaken van de lage snelheid van de NMBS-goederentreinen? Welke maatregelen plant de minister om de snelheid te verhogen? Welke oorzaken duidt de NMBS zelf aan en welke maatregelen stelt de NMBS voor? Wanneer acht de NMBS het mogelijk het goederenverkeer per trein te versnellen?

04.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De commerciële snelheid van 13 kilometer per uur is een gemiddelde van alle soorten goederenvervoer door de NMBS. Dit cijfer heeft weinig betekenis.

Ik geef u een tabel met twaalf voorbeelden van grensoverschrijdend vervoer door de NMBS met snelheden van 40 kilometer per uur en zelfs 67 kilometer per uur. De voornaamste oorzaken van de lage snelheid liggen bij niet-geprogrammeerde treinen waarvoor ad hoc-oplossingen worden gezocht, en de hoge prioriteit van personenvervoer

et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, insiste auprès du gouvernement afin qu'il,

1. prenne toutes les mesures afin d'adapter les structures de la SNCB dans le cadre de la libéralisation du transport marchandises à partir du 15 mars 2003;
2. commence le transfert des dettes de la SNCB dans un délai court lors de cette législature;
3. prenne toutes les mesures afin d'éviter que les dettes de la SNCB ne s'accroissent pendant cette législature."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jean Depreter, Daan Schalck et Lode Vanoost et Mme Marie-Thérèse Coenen.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

04 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vitesse des trains de marchandises" (n° 6934)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Depuis peu, la société D&L Cargo fait circuler des trains de marchandises entre l'Allemagne et le port d'Anvers. La vitesse moyenne est de 48 kilomètres à l'heure alors que nos trains de marchandises transfrontaliers n'atteignent que 13 kilomètres à l'heure.

Quelles sont les causes de la faible vitesse des trains de marchandises de la SNCB? Quelles mesures la ministre envisage-t-elle de prendre pour augmenter la vitesse? Quelles sont les raisons avancées par la SNCB elle-même et quelles mesures celle-ci propose-t-elle? Quand la ministre estime-t-elle qu'il sera possible d'accélérer la vitesse du transport ferroviaire de marchandises?

04.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La vitesse commerciale de la SNCB de 13 kilomètres à l'heure constitue une moyenne de tous les types de transports de marchandises effectués par l'entreprise. Ce chiffre n'est pas vraiment significatif.

Je vous fournirai un tableau répertoriant douze exemples de transport transfrontalier par la SNCB avec des vitesses de 40, voire de 67 kilomètres à l'heure. Cette faible vitesse est due principalement aux trains non-programmés, pour lesquels il faut trouver des solutions *ad hoc* et à la priorité majeure

in de meeste buurlanden.

Een mogelijke oplossing ligt in gereserveerde paden voor goederentreinen (Belifret). De NMBS probeert continu de snelheid van de goederentreinen te verhogen door coördinatie van zijpaden, interoperabiliteit van middelen en de verbetering van de regelmaat van de treinen.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Geldt de snelheid van 13 kilometer per uur, waarover de minister het had, voor alle goederentreinen?

04.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het is eigenlijk een gemiddeld cijfer. Er zijn immers een viertal types goederentreinen, die elk een andere snelheid kunnen halen. Zo kunnen CT-treinen 54 kilometer per uur halen en EC-treinen zelfs 67 kilometer per uur.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hervorming van B-Cargo" (nr. 6935)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Naar verluidt schuift de NMBS de besprekingen over de hervorming van de goederenafdeling B-Cargo tot New Cargo op de lange baan. Op 15 maart 2003 wordt het Europese goederenvervoer deels geliberaliseerd, er is dus haast bij.

Loopt de hervorming vertraging op? Wat is het standpunt van de minister? Zal de NMBS tegen maart 2003 voorbereid zijn op de concurrentie? Welke garanties heeft de minister van de NMBS? Hoe zal de minister de slagkracht van het NMBS-goederenvervoer verhogen?

05.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik heb geen formele garanties gekregen van de NMBS – dat is ook niet de bedoeling bij een relatief autonoom bedrijf. Ik hamer er wel op dat de NMBS zich houdt aan haar kerntaken.

De nieuwe ploeg van de NMBS zal zich met dit dossier bezighouden, terwijl regering en Parlement zich buigen over het Europese aspect van de zaak.

accordée au transport de personnes dans la plupart des pays voisins.

Une des solutions possibles consisterait à réserver des corridors propres aux trains de marchandises (Belifret). La SNCB tente continuellement d'améliorer la vitesse des trains de marchandises en coordonnant les corridors, en rendant les moyens interopératoires et en améliorant la régularité des trains.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La vitesse, évoquée par la ministre, de 13 kilomètres à l'heure concerne-t-elle tous les trains de marchandises ?

04.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Cette vitesse est en fait une moyenne. En effet, il existe quatre types de trains de marchandises, chacun d'entre eux pouvant atteindre une vitesse différente. Les trains CT peuvent rouler à une vitesse de 54 kilomètres à l'heure et les trains EC à 67 kilomètres à l'heure.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la restructuration de B-Cargo" (n° 6935)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Il me revient que la SNCB a décidé de reporter aux calendes grecques les discussions sur la transformation de la division marchandises B-Cargo en New Cargo. Le 15 mars 2003, le secteur du transport européen de marchandises sera libéralisé partiellement. Par conséquent, il n'y a pas de temps à perdre.

La réforme sera-t-elle retardée ? Quelle est la position de la ministre ? La SNCB sera-t-elle prête, d'ici au mois de mars 2003, à affronter la concurrence ? Quelles garanties la ministre a-t-elle reçues de la SNCB ? Comment augmentera-t-elle la compétitivité de son département transport de marchandises ?

05.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Je n'ai obtenu aucune garantie formelle de la part de la SNCB. Et celle-ci n'est pas tenue, en tant qu'entreprise relativement autonome, de m'en donner. Cependant, j'insiste pour qu'elle s'en tienne à ses missions essentielles.

La nouvelle équipe de la SNCB s'occupera de ce dossier tandis que le gouvernement et le Parlement se pencheront sur sa dimension européenne.

(Frans): Ik heb vertrouwen in de nieuwe structuren die voordeel kunnen halen uit de vakbondsonderhandelingen, de besprekingen in het directiecomité en het verslag van de *Boston Consulting Group* met het oog op de hervorming van B-Cargo in New Cargo.

De afdeling goederenvervoer moet beter worden beheerd.

De sector goederenvervoer heeft de neiging terug te vallen op de andere sectoren en dat moet worden vermeden. Dit heeft ook nog het voordeel dat de boekhouding er transparanter op wordt.

Bij de oprichting van New Cargo moeten de gepaste commerciële technieken worden aangewend. Ik heb altijd gepleit voor commerciële partnerschappen, maar de oprichting van samenwerkingsverbanden vereist niet noodzakelijk een partnerschap met multinationals.

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): De minister en de NMBS zelf ontvouwen voortdurend allerlei plannen, maar alles wordt blijkbaar uitgesteld tot de nieuwe beleidsploeg aantreedt. Ondertussen worden aanhoudend kansen gemist.

Ik betreur dat men de hervorming van B-Cargo tot New Cargo heeft losgekoppeld van de CAO-onderhandelingen met de vakbonden. Beide zijn immers nauw met mekaar verweven.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modernisering van lijn 24" (nr. 6951)

06.01 André Frédéric (PS): Sedert 2 juni 1991 is lijn 24 de enige spoorwegverbinding voor goederentransport tussen de haven van Antwerpen en Duitsland. Momenteel wordt maar 50 % van de capaciteit van die lijn gebruikt.

Ondanks dit feit hebt u stappen ondernomen om de IJzeren Rijn te heropenen.

Op 30 maart 2000 hebt u verklaard dat deze heropening moest worden georganiseerd als aanvulling op de modernisering van de Waalse as voor het goederentransport per spoor, namelijk de modernisering van de lijnen 24 en 39 evenals de renovatie van het viaduct van Moresnet. Dat de renovatiewerkzaamheden aan dat viaduct zijn begonnen is een goede zaak, maar toch willen wij aandringen op de volledige elektrificatie van die lijn, wat onmisbaar is om er de maximale capaciteit uit

(En français) Je fais confiance aux nouvelles structures, qui peuvent tirer profit des négociations syndicales et des réflexions issues du Comité de direction et du rapport du *Boston Consulting Group*, en vue de la transformation de B Cargo en New-Cargo.

La gestion du secteur marchandises doit être améliorée.

Ce secteur a tendance à recourir aux secteurs non-marchandise, ce qui est à éviter. Ceci présentera en outre l'avantage de plus de transparence comptable.

La mise en place de New-Cargo devra s'accompagner de techniques commerciales propres. J'ai toujours plaidé en faveur des partenariats commerciaux mais la mise en place de synergies ne requiert pas nécessairement le partenariat avec des multinationales.

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre et la SNCB elle-même élaborent sans cesse de nouveaux projets, mais ceux-ci sont tous reportés jusqu'au moment où la nouvelle direction entrera en fonction. Entre-temps, on laisse passer de multiples occasions.

Je déplore que l'on ait dissocié la transformation de B-Cargo en New Cargo des négociations relatives à la convention collective de travail menées avec les syndicats. Les deux éléments sont en effet étroitement liés.

L'incident est clos.

06 Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modernisation de la ligne 24" (n° 6951)

06.01 André Frédéric (PS): Depuis le 2 juin 1991, la ligne 24 est devenue la seule liaison ferroviaire de transport de marchandises entre le port d'Anvers et l'Allemagne. Actuellement, cette ligne n'est utilisée qu'à 50% de sa capacité.

Malgré cela, vous avez entrepris des démarches pour la réouverture du Rhin d'Acier.

Le 30 mars 2000, vous déclariez que cette réactivation devait s'organiser complémentirement à la modernisation de l'axe wallon de transport de marchandises par rail, c'est-à-dire la modernisation des lignes 24 et 39 ainsi que la rénovation du viaduc de Moresnet. Si nous pouvons nous réjouir du début des travaux de rénovation de viaduc, nous insistons cependant sur un élément indispensable à l'utilisation de cette ligne au maximum de sa capacité, à savoir son électrification complète.

te kunnen halen.

Het baanvak tussen Montzen en Aken West is niet geëlektrificeerd, waardoor van locomotief moet worden gewisseld en tijd wordt verloren. Bovendien moet ook worden overwogen om lijn 39 te elektrificeren. Deze lijn verbindt de lijnen 24 en 37 en kan worden gebruikt als vervangoplossing als er zich op deze lijn problemen voordoen. Deze lijn wordt ook gebruikt door de HST. De investeringen zouden tien miljoen euro belopen. Wat zijn de plannen van de NMBS hieromtrent? Kunnen deze werken worden opgenomen in het tienjareninvesteringsplan?

06.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Een NMBS-werkgroep bestudeert de problematiek van de elektrificatie van lijn 39 en van het baanvak Montzen-Aken West van lijn 24. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met een vergelijking van de kosten van treinen die worden aangedreven door meerspannings- of diesellocomotieven, met de nodige kop-staart-wissel in Aken West, en met de steile helling waardoor het verkeer uit Duitsland moet worden verlicht.

In de begroting van dit meerjareninvesteringsplan is nog speelruimte voor aanvullende projecten om de infrastructuur te ontwikkelen, waaronder de elektrificatie van deze baanvakken.

Voor het overige bestaat er een planning voor het Moresnet-project. De onderhandelingen met Nederland over het dossier van de IJzeren Rijn verlopen moeizaam. Ik zal in geen geval een akkoord ondertekenen dat ons land met onverantwoord hoge kosten zou opzadelen.

De twee takken, naar het noorden en het zuiden toe, vullen elkaar aan en het is nu dat werk van de elektrificatie van die lijnen moet worden gemaakt.

06.03 **André Frédéric** (PS): Ik zou het op prijs stellen mocht u mij op de hoogte houden van de voortgang in de werkgroepen die zich met de technische aspecten bezighouden. Ik steun u in uw vastberadenheid om op de besluitvorming bij de NMBS te wegen opdat de beschikbare marges zouden worden aangewend voor het uitwerken van oplossingen in het arrondissement Verviers.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vormings- en sorteerstation van Stockem" (nr. 6969)**

En effet, le tronçon entre Montzen et Aix-la-Chapelle Ouest n'est pas électrifié, ce qui implique un changement de locomotive et par conséquent, une perte de temps. Par ailleurs, il convient également d'envisager l'électrification de la ligne 39, qui relie les lignes 24 et 37, qui peut servir de solution de rechange en cas de problème sur cette dernière qui est également utilisée par le TGV. Les investissements se chiffrent à 10 millions d'euros. Quelles sont les intentions de la SNCB à cet égard? Ces travaux pourraient-ils être inclus dans le plan d'investissement décennal?

06.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Un groupe de travail SNCB étudie la problématique de l'électrification de la ligne 39 et du tronçon Montzen-Aix Ouest de la ligne 24, en tenant compte, entre autres, du coût comparé de traction des trains par des locomotives "polycourant" ou "diesel"; du changement de front nécessaire à Aix-la-Chapelle Ouest et de la déclivité importante qui impose un allègement pour le trafic venant d'Allemagne.

Le plan pluriannuel d'investissement prévoit des marges budgétaires pour des projets complémentaires de développement d'infrastructures, dont l'électrification de ces tronçons pourrait faire partie.

Pour le reste, les choses sont programmées sur le volet Moresnet. Les négociations avec les Pays-Bas sur le dossier IJzeren Rijn sont difficiles. Je ne m'engagerai, en aucun cas, dans un accord qui entraînerait des coûts inconsidérés pour la Belgique.

Les deux branches, vers le Nord et vers le Sud, sont complémentaires et c'est maintenant qu'il faut s'atteler à l'électrification de ces lignes.

06.03 **André Frédéric** (PS): Je vous saurais gré de m'informer de la suite concernant les groupes de travail qui s'occupent des aspects techniques. J'encourage votre détermination à peser sur les décisions de la SNCB pour que les marges puissent être utilisées au profit de solutions dans l'arrondissement de Verviers.

L'incident est clos.

07 **Question de M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avenir de la gare de formation et de triage de Stockem" (n° 6969)**

07.01 Joseph Arens (PSC): De openstelling van de goederenlijn Athus-Meuse zal de activiteiten van het vormings- en rangeerstation van Stockem beïnvloeden. Op korte termijn zouden die activiteiten met 60 % dalen wat voor de werkgelegenheid in de streek van Aarlen onvermijdelijk gevolgen zal hebben.

Hoe ziet de NMBS de organisatie van de vormings- en onderhoudswerkplaatsen op korte en middellange termijn en wat zijn meer bepaald haar plannen met betrekking tot het station van Stockem?

07.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Vanaf 15 december worden de activiteiten van het station van Stockem beperkt tot de rangeringen en tot de verbindingen met het hinterland. Efficiëntie is een voorwaarde voor de goederenactiviteit van de NMBS waarvan het potentieel moet worden uitgebreid.

Aangezien de studies naar de impact voor de werkgelegenheid nog niet zijn afgerond is een definitief antwoord in dat verband voorbarig. Wel staat vast dat ter beschikking gestelde statutaire personeelsleden een andere aanstelling zullen krijgen. De opening van de lijn Athus-Meuse zal geen gevolgen hebben voor het onderhoud in Stockem van de motorstellen voor personenvervoer. Het aantal onaangekondigde technische herstellingen aan goederentreinen zal daarentegen dalen, maar die komen hoe dan ook niet vaak voor.

07.03 Joseph Arens (PSC): Krijgt het personeel een andere aanstelling in dezelfde zone ?

07.04 Minister Isabelle Durant (Frans): Ik kan me daarover op dit ogenblik niet uitspreken en kan evenmin in de plaats van de onderneming iets beloven, maar ik hoop het, evenals u.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van spoorlijn 55" (nr. 6979)

08.01 Joke Schauvliege (CD&V): In Evergem is de aanleg begonnen van spoorlijn 55, zonder overleg met de gemeente. Die spoorlijn ligt zeer dicht bij een woongebied. In haar antwoord op eerdere vragen verwees de minister naar een buffer. De thans gerooide bomen hadden als buffer kunnen dienen. Ik zie niets anders verschijnen.

07.01 Joseph Arens (PSC): Les activités de la gare de formation et de triage de Stockem seront affectées par l'ouverture de la ligne marchande Athus-Meuse: elles seraient, à court terme, réduites de 60 %, avec d'inévitables conséquences pour l'emploi dans la région d'Arlon.

Comment la SNCB entend-elle organiser à court et moyen terme les ateliers de formation et d'entretien et quelles sont, plus spécifiquement, ses intentions à l'égard de la gare de Stockem?

07.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Les activités de la gare de Stockem seront limitées à partir du 15 décembre au triage et à la desserte de l'hinterland. L'efficacité est une condition de l'activité marchandises de la SNCB, dont il faut développer le potentiel.

Les études sur l'impact en termes d'emploi sont toujours en cours. Il est donc prématuré de répondre précisément à ce sujet, mais il est clair que tout agent statutaire mis en disponibilité sera réaffecté. L'ouverture de la ligne Athus-Meuse n'aura pas de conséquences sur l'entretien à Stockem des automotrices et autorails, qui sont affectés au transport de personnes. Par contre, il y a aura diminution des interventions techniques inattendues sur trains marchandises, mais ces dernières sont marginales.

07.03 Joseph Arens (PSC): La réaffectation des agents à une autre fonction se fera-t-elle dans la même zone?

07.04 Isabelle Durant, ministre (en français): Je ne peux me prononcer à ce stade et ne peux m'engager à la place de l'entreprise mais, comme vous, je l'espère.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction de la ligne ferroviaire 55" (n° 6979)

08.01 Joke Schauvliege (CD&V): A Evergem, l'aménagement de la ligne 55 a débuté sans que la commune ait été consultée. Cette ligne est très proche d'une zone d'habitat. Dans sa réponse à plusieurs questions, la ministre a fait référence à un tampon. Les arbres qui sont actuellement arrachés auraient pu servir de tampon. Je ne vois venir rien

Komt er een geluidswerende infrastructuur? Waar en wanneer? Voor welke vorm(en) van geluidswering heeft men gekozen? Is er hierover een overeenkomst tussen de NMBS en de Vlaamse overheid? Is er een studie uitgevoerd over de geluidsoverlast?

08.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De werken waarover mevrouw Schauvliege het had, gebeuren op vraag en op kosten van het Vlaams Gewest, met name de dienst Administratieve Waterwegen en Zeewegen (AWZ). De inbreng van de NMBS beperkt zich tot de aanleg van de spoorinfrastructuur. Het milieu-effectenrapport (MER) werd uitgevoerd op initiatief van AWZ. De stedenbouwkundige vergunning werd gevraagd door én verleend aan AWZ. De beddingswerken worden, zoals de andere infrastructuur, rechtstreeks uitgevoerd door AWZ. Dit geldt ook voor de keuze van de hoogteligging van het spoor en de eventuele geluidswerende infrastructuur. Het Vlaams Gewest moet de NMBS raadplegen in verband met de bouwwerken nabij het toekomstig spoor.

In overeenstemming met de stedenbouwkundige vergunning worden er geen aanvullende geluidsbeperkende maatregelen genomen. De huidige en de nog te verwachten geluidshinder van de R4-west is groter dan die van de spoorlijn. De noodzakelijk geluidswerende infrastructuur moet beoordeeld worden in het kader van de omvorming van de R4-west naar een primaire weg I.

Volgens de wegbeheerder van de R4-west houdt het MER hiermee rekening.

De overeenkomst tussen de NMBS en het Vlaams Gewest bepaalt dat de kosten voor de omlegging van lijn 55 ten laste vallen van het Vlaams Gewest.

De geluidshinder veroorzaakt door lijn 55 werd geëvalueerd in het MER. De stedenbouwkundige vergunning houdt daar rekening mee.

08.03 **Joke Schauvliege** (CD&V): Dit antwoord strookt niet met eerder gedane beloftes. Ik heb bovendien de indruk dat de verschillende betrokken instanties de bal voortdurend terugkaatsen, maar onthoud vooral dat de beloofde geluidswering er niet komt. De passage van goederenvervoer blijft dus hinderlijk en dat noopt mij tot verdere actie.

d'autre.

Une infrastructure antibruit sera-t-elle mise en place ? Le cas échéant, où et quand ? Pour quel(s) type(s) d'infrastructure antibruit a-t-on opté ? Ceci fait-il l'objet d'un accord entre la SNCB et la Région flamande ? Une étude a-t-elle été réalisée sur les nuisances sonores ?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Les travaux auxquels Mme Schauvliege a fait allusion sont réalisés à la demande et aux frais de la Région flamande, notamment de l'Administration des Voies navigables et maritimes. L'apport de la SNCB se limite à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le rapport d'incidence sur l'environnement (RIE) a été réalisé à l'initiative de l'Administration des Voies navigables et maritimes. Le permis d'urbanisme a été demandé par cette dernière et lui a été accordé. Les travaux relatifs à l'assise et tous les autres travaux d'infrastructure sont réalisés directement par l'Administration. Il en va de même pour le choix de la hauteur de la voie et pour l'éventuelle infrastructure antibruit. La Région flamande doit consulter la SNCB à propos des travaux réalisés à proximité de la future voie ferrée.

Dans le respect du permis d'urbanisme, aucune mesure complémentaire ne sera prise concernant la limitation du bruit. Les nuisances sonores actuelles et celles auxquelles on peut s'attendre à l'avenir le long de la R4 Ouest sont plus importantes que les nuisances aux abords de la voie ferrée. Il faut juger de l'infrastructure anti-bruit dans le cadre de la transformation de la R4 Ouest en une voie principale.

Selon le gestionnaire de la voirie chargé de la R4 Ouest, il en est tenu compte dans l'étude d'incidence sur l'environnement.

L'accord intervenu entre la SNCB et la Région flamande contient une disposition stipulant que les coûts engendrés par la déviation de la ligne 55 sont à la charge de la Région flamande.

Les nuisances sonores causées par la ligne 55 ont été évaluées dans l'étude d'incidence sur l'environnement. Le permis d'urbanisme en tient compte.

08.03 **Joke Schauvliege** (CD&V): Cette réponse est en contradiction avec les promesses faites précédemment. En outre, j'ai l'impression que les différentes instances concernées reportent leurs responsabilités les unes sur les autres, mais je note surtout qu'aucune infrastructure anti-bruit ne sera mise en place. Ainsi, le passage des transports de marchandises continuera à provoquer des

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanstelling van de gedelegeerd bestuurder en de bestuurders van de NMBS" (nr. 6986)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de werking bij de NMBS" (nr. 6987)

09.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Donderdag kregen we al een aantal antwoorden, maar ik heb nog vragen.

De gedelegeerd bestuurder is een van de tien bestuurders. Dat was niet zo duidelijk in de openverklaring. Ik vroeg me af hoe men die functie vacant zou verklaren. Zaterdag werd de functie open verklaard in het *Belgisch Staatsblad*. Intussen waren er al vier kandidaten. Op de website van het Staatsblad vond ik het nummer van zaterdag niet.

De leden van de raad van bestuur zouden erg professioneel worden gescreend. Hoe is dat gebeurd? Hoe zal dat gebeuren voor de gedelegeerd bestuurder? Men houdt immers vast aan de datum van 24 april.

Op de agenda van de raad van bestuur staan zeer belangrijke punten. Wat is de timing? Wat gebeurt er als de nieuwe raad van bestuur een heel andere visie zou hebben dan de oude?

09.02 **Daan Schalck** (SP.A): Opnieuw staat de persoon van de heer Schouppe volop in de actualiteit. Wij volgen daarom met zeer veel aandacht de aanwervingsprocedure van de nieuwe raad van bestuur en van de gedelegeerd bestuurder.

De minister zal ongetwijfeld de geschiedenis ingaan als een minister met vele niet-gerealiseerde dossiers. Voorbeelden zijn legio. Er is de aanslepende zaak van Expresnet, uitblijvende bestelling van dubbeldekstreinen; ook het nieuwe beheerscontract en zijn totstandkoming blijft problematisch. De minister schuift vele vragen door naar de nog aan te werven nieuwe ploeg, maar een nieuwe ploeg moet zich nog inwerken. Vandaar dat vele van mijn vragen te maken

nuisances, ce qui me pousse à engager d'autres actions.

L'incident est clos.

09 **Questions jointes de**

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation de l'administrateur délégué et des administrateurs de la SNCB" (n° 6986)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le fonctionnement de la SNCB" (n° 6987)

09.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Jeudi, nous avons déjà obtenu quelques réponses mais j'ai encore des questions.

L'administrateur délégué est l'un des dix administrateurs, ce qui ne ressortait pas clairement de l'avis de vacance. Je me demandais comment cette fonction serait déclarée vacante. Samedi, le *Moniteur belge* a publié l'avis de vacance. Quatre candidats s'étaient déjà manifestés entre-temps. Je n'ai pas trouvé le numéro de samedi sur le site Internet du Moniteur.

Les membres du conseil d'administration devaient encore faire l'objet d'une évaluation professionnelle. Comment cela s'est-il déroulé ? Qu'en sera-t-il pour l'administrateur délégué, sachant que la date butoir du 24 avril est maintenue.

L'ordre du jour du conseil d'administration comprend des points essentiels. Quel est l'échéancier ? Que se passera-t-il si le nouveau Conseil d'administration devait avoir une vision radicalement différente de l'ancien Conseil ?

09.02 **Daan Schalck** (SP.A): M. Schouppe fait à nouveau la une de l'actualité. C'est la raison pour laquelle nous suivons très attentivement la procédure de recrutement du nouveau Conseil d'administration et du nouvel administrateur délégué.

L'histoire se souviendra certainement de Mme Durant comme d'une ministre n'ayant pas concrétisé de nombreux dossiers. Il y a pléthore d'exemples : le réseau express régional se fait attendre, les trains à double étage n'ont pas encore été livrés et le nouveau contrat de gestion, ainsi que sa mise en oeuvre, continuent de poser problème. La ministre renvoie un certain nombre de questions à l'équipe qui doit encore être engagée mais celle-ci doit être préalablement informée des dossiers. C'est

hebben met timing.

la raison pour laquelle nombre de mes questions portent sur le calendrier.

Hoe verloopt de aanwervingsprocedure? Wat is de timing van de procedure? Hoe staat het met het sociale overleg? Wat is de timing? Zal de reiziger weer de dupe worden van stakingen?

Comment la procédure de recrutement se déroule-t-elle ? Quel en est l'échéancier ? Qu'en est-il de la concertation sociale ? Quel est le calendrier en la matière ? Le voyageur devra-t-il à nouveau faire les frais de mouvements de grève ?

Wat zijn de gevolgen van het derde beheerscontract? Wat is de timing van dit beheerscontract? Welke voorbereidingen zijn reeds getroffen? Ik hoop alvast van harte dat er niet te veel electorale motieven zullen spelen.

Quelles conséquences le troisième contrat de gestion entraînera-t-il ? Quel en est l'échéancier ? Quels travaux préparatoires ont-ils déjà été réalisés ? J'espère vivement que des motifs électoraux n'entreront pas trop en ligne de compte.

09.03 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De procedure werd op 21 maart op gang gebracht, zoals de wet bepaalt.

09.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): La procédure a été lancée le 21 mars selon ce que prévoit la loi.

Die laatste bepaalt dat alleen de bestuurders voor het ambt van gedelegeerd bestuurder in aanmerking komen. Dat werd goed begrepen, aangezien slechts vier van de vijfenveertig kandidaten zich voor die post kandidaat hebben gesteld en de anderen een post van bestuurder beogen. Omdat er geen consensus bestaat over de kandidaten voor de post van gedelegeerd bestuurder heb ik ervoor gekozen een nieuwe oproep tot de kandidaten aan de ministerraad voor te stellen. Maak u geen zorgen mevrouw Brepoels, er zullen genoeg kandidaten zijn, ze zijn voldoende ingelicht.

Celle-ci indique que seuls les administrateurs peuvent prétendre au poste d'administrateur délégué. Cela a été bien compris puisqu'il n'y a que quatre des quarante-cinq candidats qui ont rentré leur candidature pour ce poste, les autres visant un poste d'administrateur. Par ailleurs, comme il n'y a pas de consensus sur les candidats administrateur délégué, j'ai choisi de proposer au conseil des ministres un nouvel appel aux candidatures. Madame Brepoels, n'ayez crainte, les candidats seront suffisamment nombreux, ils ont été adéquatement avertis.

Wij hebben een extern bureau ingeschakeld om de kandidaten te beoordelen.

Nous nous faisons aider par un bureau extérieur afin d'évaluer les candidats.

Woensdagavond moet een beslissing worden genomen aangezien de raad van bestuur vanaf 25 april niet langer geldig is samengesteld. De directieraad wordt door de raad van bestuur benoemd.

Une décision devra être prise mercredi soir car, le 25 avril, le conseil d'administration ne sera plus valide. Le conseil de direction est nommé par le conseil d'administration.

Op 25 april worden de raadsleden benoemd en wordt een nieuwe raad opgericht.

Le 25 avril auront lieu la désignation et la mise en place des nouveaux conseils.

Het beheerscontract moet na bespreking met het strategisch comité en voor eind 2002 rond zijn. De vakbonden zullen mee aan tafel zitten om deze zaak te regelen. Ik heb de diverse scenario's van mogelijke beheerscontracten al uitvoerig voorbereid en heb toegezien op de wijze waarop de activiteiten van de huidige raad van bestuur aan de nieuwe worden overgedragen.

Le contrat de gestion doit être finalisé avant la fin 2002 et après discussions avec le comité stratégique. Les syndicats seront autour de la table pour régler cette matière. J'ai déjà longuement préparé les divers scénarios de contrats de gestion possibles et veillé aux modalités de transfert des activités du conseil d'administration actuel vers le nouveau.

De termijnen worden nageleefd. Alles wordt in het werk gesteld om de samenhang van de werkzaamheden van het bedrijf te garanderen, met name wat New Cargo betreft.

Les délais sont respectés. Tout est mis en œuvre pour assurer la cohérence des activités de l'entreprise, notamment en ce qui concerne New-Cargo.

Het beheerscontract is fundamenteel. Ik werk al maandenlang aan het vastleggen van een kader

Le contrat de gestion est fondamental. Depuis des mois, je construis son cadre afin de pouvoir arriver

om meteen met een voorstel aan de onderhandelingstafel te kunnen komen.

09.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik ga niet akkoord met de beweringen van de minister over de publicatie; ik heb hier de tekst die op 26 maart in het *Staatsblad* verscheen en daarin werd geen ervaren bedrijfsleider gezocht, er was alleen sprake van tien bestuurders.

09.05 Minister Isabelle Durant (Frans): Onder wie de gedelegeerd bestuurder, dat staat in de wet.

09.06 Frieda Brepoels (VU&ID): De advertentie in de *Financiële Economische Tijd* vraagt een ervaren bedrijfsleider, de tekst in het *Staatsblad* van 26 maart niet. Misschien was dat een vergissing, misschien wilde de minister haar collega's te vlug af zijn, waardoor nu een belangrijke functie die nog steeds ingevuld is, op twee dagen tijd moet opengesteld worden. Het contract van de heer Schouppe loopt immers nog. Heeft dit bijvoorbeeld geen boetes tot gevolg?

Is het realistisch te verwachten dat de nieuwe gedelegeerd bestuurder onmiddellijk beschikbaar is en op het einde van deze week al in actie schiet? Het is naïef en het getuigt van weinig kennis van zaken om te denken dat alle ingewikkelde lopende dossiers op deze manier opgelost zullen raken. Ik ben sprakeloos door de manier van optreden van de minister in dit dossier.

09.07 Daan Schalck (SP.A): Ik stel vast dat heel de procedure de wet strikt heeft gevolgd, maar over de aanwervingprocedure is de informatiedoorstroming toch wel bijzonder summier geweest. De regering heeft dit blijkbaar vooralsnog ingezien, wat de aankondigingen in de kranten verklaart.

Inzake het nieuwe beheerscontract, hoop ik dat er sprake zal zijn van een ware trendbreuk en dat het om meer zal gaan dan enkele cosmetische aanpassingen.

Het incident is gesloten.

De vergadering wordt gesloten om 16.51 uur.

directement à la table de négociations avec une proposition.

09.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Je ne suis pas d'accord avec ce qu'affirme la ministre au sujet de la publication. Je dispose ici du texte paru le 26 mars au *Moniteur*. On n'y recherche pas de dirigeant d'entreprise expérimenté, il y est seulement question de dix administrateurs.

09.05 Isabelle Durant, ministre (en français): Dont l'administrateur délégué, cela figure dans la loi.

09.06 Frieda Brepoels (VU&ID): L'annonce parue dans le *Financieel Economische Tijd* demande un dirigeant d'entreprise expérimenté, contrairement au texte paru dans le *Moniteur* du 26 mars. Il s'agit peut-être d'une erreur. Il se peut également que la ministre ait voulu prendre de vitesse ses collègues, avec pour conséquence qu'un poste important toujours occupé devra être déclaré vacant en deux jours. Le contrat de M. Schouppe est effectivement toujours en cours. Cette situation ne risque-t-elle pas de donner lieu au paiement d'amendes ?

Est-il réaliste de penser que le nouvel administrateur délégué sera immédiatement disponible et pourra assumer ses fonctions dès la fin de cette semaine ? Il est naïf de le croire. Penser que l'on résoudra de la sorte tous les dossiers difficiles en cours témoigne d'une bien mauvaise connaissance de la situation. L'attitude de la ministre dans ce dossier me laisse sans voix.

09.07 Daan Schalck (SP.A): Je constate que la procédure a été entièrement conforme aux dispositions légales. Concernant la procédure de recrutement, la circulation de l'information a toutefois été particulièrement limitée. Le gouvernement l'a apparemment compris, ce qui explique les annonces dans les journaux.

Pour ce qui est du nouveau contrat de gestion, j'espère que ce dernier entraînera un véritable changement et que l'on ne se contentera pas de quelques aménagements mineurs.

L'incident est clos.

La séance est levée à 16.51 heures.