



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

15-05-2002

14:15 uur

mercredi

15-05-2002

14:15 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

Samengevoegde vragen en interpellatie van	1
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de leiding van de NMBS" (nr. 7216)	1
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de werking van het strategisch comité van de NMBS" (nr. 7217)	1
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de procedure voor de aanstelling van een nieuw gedelegeerd bestuurder" (nr. 7218)	1
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gemaakte afspraken met de heer Heinzmann en met LUXAIR" (nr. 7226)	1
- de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van het weggaan van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 1274)	1
en toegevoegde gedachtewisseling over de huidige situatie bij de NMBS	1
<i>Sprekers: Jos Ansoms, Jean Depreter, Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Ludo Van Campenhout, Marie-Thérèse Coenen, André Smets, Daan Schalck, Francis Van den Eynde, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Karine Lalieux</i>	

SOMMAIRE

Questions et interpellation jointes de	1
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la direction de la SNCB" (n° 7216)	1
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le fonctionnement du comité stratégique de la SNCB" (n° 7217)	1
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la procédure de recrutement d'un nouvel administrateur délégué" (n° 7218)	1
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les accords conclus avec M. Heinzmann et la compagnie LUXAIR" (n° 7226)	1
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences du départ de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 1274)	1
et échange de vues sur la situation actuelle à la SNCB	1
<i>Orateurs: Jos Ansoms, Jean Depreter, Frieda Brepoels, présidente du groupe VU&ID, Ludo Van Campenhout, Marie-Thérèse Coenen, André Smets, Daan Schalck, Francis Van den Eynde, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Karine Lalieux</i>	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 15 MEI 2002

14:15 uur

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

du

MERCREDI 15 MAI 2002

14:15 heures

De vergadering wordt geopend om 14.38 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.38 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Collega's, de heer Karel Van Hoorebeke wenst zijn vraag nr. 7206 aan de minister van Ambtenarenzaken en Modernisering van de openbare besturen te stellen. De vraag wordt dus naar een latere datum verschoven.

01 **Samengevoegde vragen en interpellatie van**

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de leiding van de NMBS" (nr. 7216)
 - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de werking van het strategisch comité van de NMBS" (nr. 7217)
 - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de procedure voor de aanstelling van een nieuw gedelegeerd bestuurder" (nr. 7218)
 - de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gemaakte afspraken met de heer Heinzmann en met LUXAIR" (nr. 7226)
 - de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van het weggaan van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 1274)
- en toegevoegde gedachtewisseling over de huidige situatie bij de NMBS

01 **Questions et interpellation jointes de**

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la direction de la SNCB" (n° 7216)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le fonctionnement du comité stratégique de la SNCB" (n° 7217)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la procédure de recrutement d'un nouvel administrateur délégué" (n° 7218)
 - M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les accords conclus avec M. Heinzmann et la compagnie LUXAIR" (n° 7226)
 - M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences du départ de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 1274)
- et échange de vues sur la situation actuelle à la SNCB

01.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, onze fractie heeft erg aangedrongen op deze vergadering om bijkomende vragen te stellen en onbeantwoorde vragen uit de plenaire vergadering opnieuw te stellen.

Het is duidelijk dat de hervorming van de NMBS een topprioriteit van

01.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Le premier ministre avait déclaré en octobre 2000 que la réforme de la SNCB était pour son gouvernement la première des priorités. Le projet de loi réglant

deze regering was die reeds in oktober 2000 door de eerste minister was aangekondigd. Wij hebben de wet in het Parlement goedgekeurd in oktober 2001 en ze werd door de PS in de Senaat tegengehouden omwille van het samenwerkingsakkoord met de gewesten. De minister en de regering hebben dus voldoende tijd gehad om deze hervorming voor te bereiden. Vandaar nog enkele concrete vragen over de aanstelling. Tot vorige week heeft de minister immers gezegd dat men de aanwerving wenste te doen op een objectieve manier, op basis van een verslag van autoriteiten, met name een adviesbureau.

Mevrouw de minister, mag ik van u vernemen wanneer u de procedure hebt opgestart om een headhuntersbureau aan te stellen? Hebt u daarbij de normale voorwaarden gevolgd die gekoppeld zijn aan een overheidsopdracht? Is er een publicatie geweest? Welke bedrijven hebben er voor ingeschreven en hoe is de aanstelling van Korn/Ferry tot stand gekomen?

Ten tweede, vorige week zei u dat de heer Heinzmann, samen met zeven andere kandidaten grondig werd gescreend. Op welke wijze is dat gebeurd en hoe stond die screening in het contract met het headhuntersbureau? Is dit effectief gebeurd?

Dan kunnen wij daaruit afleiden of de 125.000 euro terecht zijn betaald voor het werk dat werd geleverd.

Als die screening is gebeurd, vermoeden wij dat de heer Heinzmann als eerste kandidaat uit die screening naar voor is gekomen. Is dat zo? Ik had graag een bevestiging gekregen. Als dat niet zo is, waarom hebt u dan de andere kandidaat, die de eerste was, niet aangesteld?

Als u zo'n belangrijke opdracht geeft, mag ik toch wel vermoeden dat daar budgettaire middelen tegenover staan. Staan die budgettaire middelen in uw begroting, in de begroting van de eerste minister of zullen die ten laste van de NMBS worden gelegd? De NMBS heeft die procedure niet gevoerd en heeft ook de aanstelling niet gedaan. De regering heeft dat gedaan.

Ik heb daarover een hele reeks vragen waarop ik heel graag een zeer concreet antwoord zou krijgen. Ik hoop dat u die antwoorden vandaag zult geven. Ik vind ze immers essentieel.

Op een gegeven moment is de heer Heinzmann aangesteld. Hij is ook terug verdwenen, in de omstandigheden die wij intussen kennen. Men spreekt toch terecht – denk ik – van een gezagsvacuüm bij de NMBS vermits de gedelegeerd bestuurder onreglementair werd aangesteld. Hij zegt zelf dat hij in feite nooit is aangesteld want er was geen arbeidscontract en hij heeft zelf schriftelijk laten weten dat hij met de NMBS niets meer te maken wil hebben. Mijn vraag is zeer duidelijk. Heeft de heer Heinzmann in zijn functie van gedelegeerd bestuurder bestuurshandelingen verricht? U blijft aan de media verklaren dat de heer Heinzmann wel degelijk in functie is en zelfs door u zou worden gedwongen om zijn functie uit te oefenen. Heeft hij bestuurshandelingen verricht? Zo ja, kunt u een paar voorbeelden van die handelingen geven? Zo niet, wat zijn daarvan de gevolgen voor het bedrijf?

Op een gegeven moment hebt u de nieuwe raad van bestuur

cette réforme a été adopté un an plus tard à la Chambre mais, au Sénat, il a ensuite fait l'objet de manœuvres d'obstruction de la part du PS, pour des motifs liés à l'accord de coopération avec les Régions. Le gouvernement a donc eu largement le temps de peaufiner la réforme mais de nombreuses questions restent néanmoins sans réponse. La ministre Durant a prétendu jusqu'à la semaine dernière encore que la désignation du nouvel administrateur délégué se ferait de manière objective, à savoir par le biais du rapport du bureau conseil. Quand la procédure visant à faire appel à un bureau conseil a-t-elle été concrètement lancée? Les règles liées à l'attribution d'un marché public ont-elles été strictement observées dans ce cadre? Un appel d'offre a-t-il été publié? Dans l'affirmative, quelles entreprises ont posé leur candidature? Selon quels critères le choix s'est-il porté sur Korn/Ferry?

La ministre a affirmé la semaine dernière que M. Heinzmann, tout comme les sept autres candidats, avait fait l'objet d'une évaluation minutieuse. Comment a été organisée concrètement cette évaluation? Je puis donc tout de même considérer que M. Heinzmann a été considéré comme le meilleur candidat à l'issue de l'évaluation. Sinon, je demanderais au ministre de me faire savoir pourquoi ce n'est le candidat le plus apte qui a été retenu. Qui devra prendre en charge le coût budgétaire du recrutement? Le ministre de la Mobilité, le premier ministre ou la SNCB elle-même, même si le gouvernement est responsable de la sélection et de la désignation.

M. Heinzmann a démissionné très rapidement après sa désignation, dans des circonstances qui ont été dévoilées depuis. En réalité, sa désignation n'était pas

gevraagd om het vroeger directiecomité opnieuw aan te stellen.

Hebben ze geldige volmachten en delegaties gekregen? Zo ja, van wie; van de gedelegeerd bestuurder of van elders?

De jongste dagen is een discussie ontstaan over de vraag of de heer Heinzmann, die bij koninklijk besluit is benoemd, al dan niet verplicht wordt zijn functie als gedelegeerd bestuurder verder uit te oefenen. Kan hij, zoals de minister verklaart, worden gedwongen de functie uit te oefenen?

De minister heeft in de Senaat verklaard dat aan de heer Heinzmann geen verbrekingsvergoeding moet worden betaald omdat er geen contract is getekend. Bevestigt de minister hiermee de stelling van de advocaten van de heer Heinzmann dat de betrokkene geen enkele verplichting heeft ten aanzien van de NMBS? Of klopt het gerucht dat de minister de heer Heinzmann een verbrekingsvergoeding heeft aangeboden, maar dat betrokkene die heeft geweigerd? Kan de minister toelichting geven over de argumenten die ze heeft gebruikt om haar Luxemburgse collega ervan te overtuigen dat de heer Heinzmann Luxair kon verlaten? Of heeft de minister ook Luxair een schadevergoeding aangeboden voor het onverhoeds wegkopen van haar topman? Zo ja, wat was het aangeboden bedrag?

De Vlaamse socialisten hebben het dossier met het oog op de verkiezingen een nieuwe wending gegeven en ze hebben terug de aandacht gevestigd op de reizigers en het beheerscontract.

Ik denk dat dit te maken heeft met de verkiezingen omdat u erbij vertelt dat de tickets aan halve prijs zullen moeten worden gekocht. Ook de heer Geysels heeft verklaard dat het nu maar eens gedaan moet zijn met dat geklungel en dat het serieuze werk eindelijk moet beginnen. Er moet op korte termijn werk worden gemaakt van een echt bedrijfsplan, een beheerscontract. Om aan een dergelijk beheerscontract te geraken, moet u ook het strategisch comité samenstellen. Men heeft lang nagedacht over de belangrijke naam die dat comité zou krijgen. Het gaat om het comité waarin de raad van bestuur zal zetelen, samen met de zes vertegenwoordigers van de vakbond, natuurlijk om weg te moffelen waar het in feite om gaat, namelijk een compromis waarbij de enen, de liberalen, wensten dat de vakbonden uit de raad van bestuur vlogen en de socialisten weer eisten dat ze er toch zouden in zetelen. Dan heeft men het strategisch comité uitgevonden met bovendien een achterdeurtje om ook het VSOA erin te krijgen. Het gaat om een echt compromis, maar dat klinkt niet goed, vandaar de naam "strategisch comité".

Dat strategisch comité moet advies verstrekken over het beheerscontract. Aangezien dit zo essentieel was – men heeft er in de regering jaren over gediscussieerd –, mag ik toch vermoeden, maar dat staat allemaal in de wet, dat de Ministerraad inmiddels klaar is met het besluit om dat strategisch comité samen te stellen. Hebt u het ministerieel besluit klaar voor de aanstelling van het strategisch comité? Hoe zal dit strategisch comité samengesteld zijn, want men spreekt over zes leden van die verschillende vakbonden? Hoe gebeurt de verdeling? Na de jarenlange ruzie daarover in de regering, moet nu toch wel duidelijk zijn hoe de samenstelling van het strategisch comité eruit zal zien.

réglementaire car il n'y a pas eu de convention de travail et M. Heinzmann a même déclaré par écrit qu'il ne souhaitait plus rien avoir à faire avec la SNCB. Au cours de la brève période où il s'est trouvé à la tête de la SNCB, a-t-il posé des actes administratifs. Dans l'affirmative, lesquels? Dans la négative, quelles en sont les conséquences pour l'entreprise? A un moment donné, le ministre a même demandé au conseil d'administration de redésigner l'ancien comité de direction. Ont-ils reçu les mandats et les délégations nécessaires? Dans l'affirmative, de qui? De l'administrateur délégué ou d'une autre instance? écemment, on s'est demandé s'il était possible de contraindre M. Heinzmann, nommé par arrêté royal, de poursuivre ses fonctions d'administrateur délégué, comme la ministre l'a déclaré.

Aux dires de la ministre, il n'y a pas lieu de verser d'indemnité de départ à M. Heinzmann dans la mesure où ce dernier n'a pas signé de contrat. S'agit-il d'une confirmation de la thèse soutenue par les avocats de M. Heinzmann, selon laquelle leur client n'a contracté aucun engagement à l'égard de la SNCB? Ou est-il exact, comme le prétend la rumeur, que la ministre a offert une indemnité de résiliation à M. Heinzmann et que ce dernier l'a refusée? La ministre peut-elle nous éclairer à propos des arguments qu'elle a développés pour convaincre son homologue luxembourgeois de permettre à M. Heinzmann de quitter Luxair? La ministre aurait-elle également offert une indemnité à Luxair pour avoir accaparé son directeur? Dans l'affirmative, quel en était le montant? Jos Geysels lui-même a déclaré que les bricolages à propos de la SNCB doivent cesser. Des matières urgentes et plus sérieuses attendent qu'on s'y intéresse. A court terme, il faut un

contrat de gestion. Le ministre doit également convoquer le comité stratégique qui doit rendre un avis sur ce contrat de gestion. Ce comité se compose du conseil de direction et de six représentants syndicaux. En réalité, le comité stratégique est un nom pompeux pour qualifier un compromis entre libéraux et socialistes, et une voie détournée pour impliquer aussi le SLFP. L'arrêté ministériel relatif à la constitution de ce comité est-il prêt? Quelle sera la composition de ce comité, car l'on parle de six membres issus de différents syndicats et quelle sera la répartition des mandats?

Le **président**: Pour votre gouverne à tous, je vous signale que je me suis permis de consulter le service juridique de la Chambre en ce qui concerne la position actuelle de la direction de la SNCB et de M. Heinzmann quant à ses éventuels contrats avec la SNCB. Il n'est pas illogique que notre commission consulte à ce sujet le service juridique de la Chambre dont la neutralité me semble évidente.

Conform de werkwijze van de commissie, waar wordt afgewisseld tussen oppositie en meerderheid en tussen Vlamingen en Franstaligen, verleen ik nu het woord aan de heer Depreter.

01.02 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, madame la ministre, nous essayons tous de faire la synthèse des éléments quelque peu nouveaux intervenus depuis le dernier débat qui a eu lieu à ce propos.

Ainsi, aujourd'hui, la presse fait état de déclarations de Mme la ministre qui me semblent tout à fait fondamentales. Cette dernière s'insurge tout d'abord, et à juste titre, contre le fait qu'elle ait pu rédiger des faux.

De plus, les déclarations de Mme la ministre au sujet des organisations syndicales me semblent tout à fait fondamentales. Je la cite: "Je pense à cet égard qu'il n'y a pas eu véritablement d'intimidation exercée contre l'administrateur délégué, mais seulement éventuellement des propos 'mâles' dans le contexte social d'une entreprise qui avait connu quelques soubresauts". Nous savons que les organisations syndicales, qui ont largement été mises en cause suite aux dires de M. Heinzmann, attendaient un tel message. Il est donc fondamental que cela ait été fait.

D'autres déclarations de Mme la ministre me paraissent également importantes aujourd'hui. Ainsi, à propos du recrutement en question, elle déclare n'avoir – je la cite à nouveau -: "aucun fétichisme par rapport au profil du candidat interne ou externe que nous choisirons, privé ou public, belge ou étranger". Cet élément me semble donc également important. En effet, selon moi, la mode à tout prix des "top managers" provenant de l'extérieur n'est pas nécessairement une bonne chose. On connaît la difficulté pour ces managers de comprendre la culture d'entreprise et même la "belgitude".

A cet égard, M. Goossens est souvent cité comme une exception qui

01.02 Jean Depreter (PS): Wij trachten de synthese te maken van alle nieuwe elementen die zich sinds het jongste debat terzake hebben voorgedaan. De pers maakt gewag van nieuwe fundamentele verklaringen van de minister, die met verontwaardiging reageert op de beschuldiging als zou zij bepaalde stukken hebben vervalst en die in verband met de vakbonden een standpunt vertolkt dat kon worden verwacht nadat die vakbonden door de heer Heinzmann in opspraak werden gebracht. Het was eveneens belangrijk dat de minister verklaard heeft geen enkel vooroordeel te koesteren met betrekking tot het profiel van de kandidaat. Dat betekent dat niets uitgesloten is en dat men een degelijke kandidaat kan vinden als men in de toekomst wat bedachtzamer tewerk gaat.

De hervorming van de NMBS heeft heel wat moeite gekost. Iedereen heeft er zich mee willen bemoeien. Zelfs de PS heeft garanties met betrekking tot het

confirme la règle: il se serait réellement adapté. Cela signifie qu'il n'y a pas d'exclusive, ni dans un sens, ni dans l'autre et qu'on peut trouver de bons candidats en prenant un peu plus de précautions à l'avenir. Nous pouvons le dire puisque le gouvernement lui-même et le premier ministre ont admis une mauvaise gestion de l'engagement du nouvel administrateur délégué.

L'accouchement de la réforme de la SNCB fut réellement compliqué et tout le monde s'en est mêlé, y compris l'opposition qui n'était pas d'accord sur le fond. Même le PS a demandé des garanties en béton par rapport à l'accord de coopération et nous avons eu raison de mettre la pression car nous ne l'avons pas obtenu facilement.

La presse est extraordinairement dure par rapport à tout ce mécanisme. Elle dit que le monde politique en général, opposition et majorité, est à mettre dans le même sac et que le citoyen prend ses distances. Le lien est vite fait avec la radicalisation des extrêmes, que ce soit en France, en Hollande ou ailleurs.

Nous sommes devenus fébriles à un certain moment mais, maintenant, il faut absolument tourner la page. La structure existante peut fonctionner, de même que le plan d'investissement. Il s'agit de le faire démarrer. Je ne me prive d'ailleurs jamais du plaisir de rappeler que M. Schouppe lui-même – que j'ai toujours considéré comme un technicien hors ligne et comme un parfait honnête homme – est venu défendre personnellement la clef 60/40, l'aspect fédéral du fonctionnement, le plan d'investissement. Je suis tenté de dire que, si M. Schouppe l'a dit, c'est que ce n'est pas tout à fait faux.

Etant donné la frilosité ambiante, chacun a réaffirmé ses positions et tous les partis ont pris des points de repère par rapport aux autres partis, soit de la majorité, soit de l'opposition. Au travers des écrits de l'un ou l'autre député de la majorité, je vois qu'à certains moments, les termes de "privatisation inévitable" réapparaissent. On fait parfois l'amalgame entre libéralisation et privatisation, deux termes dont la différence n'est pas tout à fait évidente. Il existe une certaine confusion à propos de ces termes.

Quand nous lisons: "la privatisation est inévitable dans la foulée des décisions prises au niveau européen", c'est une chose que nous ne pouvons pas admettre.

Par ailleurs, nous avons pu lire que les pressions sont désormais bien cernées et qu'on voit d'où peuvent venir les blocages dans la mise en œuvre de cette énorme machine. Or, ce n'est pas si évident que cela. A cet égard, le Parti socialiste aura joué un rôle tout à fait positif en mettant la pression là où elle s'avérait nécessaire.

Je me réjouis de ce que les tensions qui sont apparues à un moment donné s'apaisent maintenant très largement, y compris entre les différentes familles concernées par le bon fonctionnement de la SNCB.

Un autre point qui a beaucoup occupé les médias ces jours-ci, c'est le problème de la gestion du patrimoine. M. Bourlard, qui jouera probablement un rôle dans la nouvelle structure, s'est justifié et a expliqué les choses, à mon avis de manière tout à fait précise et convaincante.

samenwerkingsakkoord geëist. De pers heeft zich in uiterst kritische bewoordingen over dat mechanisme uitgelaten en stelde dat de burger de politiek de rug toekeert. Nu moet die bladzijde worden omgeslagen: men moet de bestaande structuur en het investeringsplan een kans geven. Eenieder heeft zijn standpunten opnieuw bevestigd. Op sommige momenten worden de termen "onvermijdelijke privatisering" terugkerend door sommige leden van de meerderheid gebruikt. Dat kunnen we niet toelaten. Liberalisatie en privatisering worden soms met elkaar verwisseld. Zowel de oorsprong van de druk als de blokkeringen in de realisatie van dit reusachtige systeem schijnen nu bekend te zijn. Dat was niet gemakkelijk en de PS heeft daarin een belangrijke rol gespeeld. Het verheugt mij dat de druk nu bijna verdwenen is.

Wat het beheer van het patrimonium betreft heeft de heer Bourlard zich precies en indrukwekkend gerechtvaardigd. Er valt veel te zeggen rond de opdrachten die niet aan de wet inzake overheidsopdrachten zijn onderworpen. Het algemeen belang moet terzake worden gevrijwaard. Meer doorzichtigheid zou evenmin kwaad kunnen. De heer Ansoms had het in verband met het station Guillemins, een dossier dat vergelijkbaar is met dat van het station van Antwerpen, over wafelijzerpolitiek. Het beeld dat hij schetst stoort mij niet, het is immers typisch Belgisch.

Wat het beheer van de NMBS betreft, bestaat er al geruime tijd een traditie van medebeheer als een goed huisvader: ik denk dat niemand « zijn zakken heeft gevuld », maar er moet niettemin meer doorzichtigheid komen. De minister herinnerde aan de doelstellingen die door de regering worden nagestreefd.

Ik sluit mij absoluut aan bij die

Il y a beaucoup de choses à dire à propos des marchés qui sont passés car la loi de 1991 fait en sorte que les filiales ne sont pas soumises à la loi sur les marchés publics.

L'intérêt général doit être sauvegardé en la matière. Plus de transparence ne fera pas de tort non plus. M. Ansoms a même évoqué la technique du "fer à gaufres" à propos de la gare des Guillemins, mettant ce dossier en parallèle à celui de la gare d'Anvers.

J'aime bien le fer à gaufres. Je trouve que c'est un signe de belgitude! Cela ne me dérange pas du tout!

doelstellingen. Ik wil nochtans iets over de schuld zeggen: de manier waarop de verklaringen van de heer Vande Lanotte over de overname van de schuld werden geïnterpreteerd in het Noorden van het land, verbaasden mij. Andere leden van de meerderheid wijzen erop dat het idee door veel mensen al werd voorgesteld. Nu dat de Europese Unie ermee akkoord is gegaan, hebben we geen keuze meer. Maar wij moeten absoluut controleren hoe de uitgetrokken middelen zullen gebruikt worden.

Le **président**: Des gaufres de Liège alors!

01.03 Jean Depreter (PS): Il y a les gaufres de Bruxelles! Et puis, en Flandre, on sait aussi faire les gaufres!

Le principe du fer à gaufres pourrait notamment être évoqué dans le cadre des problèmes de Hasselt, de Midi Atrium, d'ABX et de la gare des Guillemins.

Je rappelle volontiers les propos suivants: "finances au CVP, patrimoine au PS". Cela remonte à longtemps! Comme quoi, au niveau de la gestion de la SNCB, il y avait une tradition de cogestion en bon père de famille car, personnellement, je pense que personne n'a mis dans sa poche dans toutes ces affaires-là ... Mais il faut rendre les choses plus transparentes et veiller à la bonne utilisation des deniers publics.

Mme la ministre a rappelé – et je ne vais pas les redire ici – tous les objectifs fondamentaux de la mise en œuvre c'est-à-dire ...

De **voorzitter**: Neen, mijnheer Leterme. Ik heb daarnet reeds gezegd dat er geen sprake is van een persoonlijk feit. Ik zou het u toekennen mocht er een naam gezegd zijn.

Een persoonlijk feit heeft te maken met de naam van iemand, niet met een politieke partij.

01.04 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, je suppose que ce n'est pas un fait personnel. Lorsque je cite le nom de quelqu'un, c'est toujours de manière confraternelle, amicale et positive. Jamais, je ne cite un nom dans un esprit négatif.

Les objectifs poursuivis par le gouvernement, à savoir le développement des possibilités de transport, le fait de se recentrer sur le business, la sécurité, le respect du caractère fédéral, le contrat de gestion, le comité stratégique, etc., me conviennent parfaitement.

Je ferai cependant une remarque au sujet de la dette. On connaît ce problème qui est tout à fait fondamental. Il y a trois ou quatre semaines, j'ai été étonné de constater les interprétations faites dans le nord du pays au sujet des déclarations de M. Vande Lanotte concernant une reprise de la dette. D'autres partenaires de la

01.03 Jean Depreter (PS): De oude bedrijfscultuur van ABX wordt niet in zijn geheel verworpen maar er kan nog wel iets gedaan worden. Er moet meer transparantie komen en de belangen van de treinreiziger moeten beter gegarandeerd worden.

Ik vraag aan de minister over mijn opmerkingen na te denken. Dat alles moet een verbetering van het openbaar vervoer ten voordele van de treinreizigers mogelijk maken.

majorité rappellent que l'idée de prendre la dette historique à notre charge avait germé dans de nombreuses têtes, y compris dans la nôtre. A présent que l'Union européenne nous permet de le faire, je pense que nous n'y échapperons pas. Mais, tout comme la majorité, il me semble fondamental de vérifier à quoi servira l'argent qui sera dégagé à cette fin.

Je ne parlerai pas d'ABX qui fait l'objet de discussions aujourd'hui car je risque encore de citer des noms et on m'en demandera la raison. De toute manière, la personne que j'ai citée a souvent rendu hommage au travail effectué à la SNCB par l'équipe dirigeante précédente. L'ancienne culture d'entreprise n'est pas à rejeter en bloc. Beaucoup de choses doivent être changées. Il faut améliorer la transparence et mieux se soucier de l'usager. Des progrès sont manifestement nécessaires.

En conclusion, je demande à Mme la ministre de réfléchir à l'ensemble des remarques que j'ai faites, quitte à en privilégier quelques-unes. De toute manière, nous aurons encore l'occasion de revenir sur ce sujet. Tout cela doit aboutir à la mise en œuvre d'une structure et d'un plan d'investissement, dans l'optique d'un meilleur service public au bénéfice des usagers.

01.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik wil graag een aantal bijkomende vragen stellen die ik niet schriftelijk heb overgemaakt gezien de praktische perikelen die we bij de start van de vergadering hebben besproken. Het gaat uiteraard over de huidige problemen die zich op dit ogenblik binnen de NMBS afspelen. Ik zou het eerst willen hebben over de problemen op het vlak van de leiding van de top van de NMBS en wens daarover een aantal heel concrete vragen te stellen.

Mevrouw de minister, ten eerste, de gedelegeerd bestuurder is weg. Men spreekt over een machtsvacuüm dat weliswaar door een aantal mensen uit de meerderheid heel erg wordt geminimaliseerd, uiteraard te begrijpen vanuit hun situatie. Graag wil ik hier twee heel concrete vragen over stellen. De heer Heinzmann heeft zijn originele ontslagbrief vorige week aangetekend aan u overgemaakt. Daar zou een begeleidend schrijven bij zijn geweest waarin hij spreekt over, ik citeer uit de pers: "De ernstige tekortkomingen die de professionele verhoudingen tussen u en mijzelf onmiddellijk en definitief onmogelijk gemaakt hebben." Kunt u bevestigen dat de heer Heinzmann een dergelijk schrijven aan u heeft gericht dat bij zijn originele ontslagbrief was gevoegd?

Ten tweede, professor Blanpain, professor in arbeidsrecht, heeft in het openbaar duidelijk gezegd dat er geen sprake kan zijn van een opzeggingstermijn op het ogenblik dat men ofwel om dringende redenen ontslag neemt, ofwel op het ogenblik dat er nooit een overeenkomst tot stand is gekomen omdat het jawoord uitgelokt is door bedrog. Wij hebben in het Parlement reeds over deze termen gesproken in de loop van de vorige weken. Het is duidelijk en dat wordt bevestigd door professor Blanpain dat de heer Heinzmann in feite in de val werd gelokt, en dat zijn jawoord vanaf het begin nietig is en dat men niet kan spreken van een contract en nog minder van de invulling van een functie.

Mevrouw de minister, welke maatregelen hebt u op dit ogenblik

01.05 Frieda Brepoels (VU&ID): J'aurai voulu poser quelques questions supplémentaires sur les problèmes au sommet de la hiérarchie de la SNCB. Madame la ministre, M. Heinzmann vous a remis sa lettre de démission originale. Cette lettre était semblait-il accompagnée d'une annexe dans laquelle M. Heinzmann évoque de graves manquements qui ont immédiatement et définitivement rendue impossible toute relation professionnelle entre lui-même et la ministre. Pouvez-vous confirmer cela?

Selon le professeur Blanpain, il ne peut être question de délai de préavis à partir du moment où il y a démission pour motifs impérieux ou s'il n'y a pas eu de contrat de travail établi en bonne et due forme étant donné que l'assentiment de la personne a été obtenu par la duperie. Le professeur Blanpain confirme ainsi que M. Heinzmann a été attiré dans un piège et qu'il ne peut donc pas être question d'un contrat.

Quelles mesures la ministre a-t-elle prises pour mettre un terme à cette vacance au sommet de la

genomen om dat vacuüm op te vullen? Wat zijn de juridische gevolgen op het ogenblik dat problemen zouden rijzen? We hebben gisteren kennis gekregen van het onderzoek over de omstandigheden van het ongeval in Pécrot. Men moet ook de gevolgen uit dat ongeval trekken. Het is belangrijk dat de leiding van een dergelijk groot bedrijf dat ook onmiddellijk implementeert in het bedrijf. Wie doet dat op dit ogenblik? Wie heeft de leiding?

Ten tweede, er is de problematiek van de tweede handtekening. De tweede handtekeninggerechtigde, die reeds door ons ten tijde van de bespreking van de nieuwe wet heel erg werd gecontesteerd, is, officieus weliswaar, de heer Bourlard, die op dit ogenblik directeur is van het patrimonium. Mijn collega heeft daarnet reeds over hem gesproken. Hij is gedelegeerd bestuurder van de vennootschap EuroLiège TGV die enkele dagen geleden heel duidelijk in opspraak is gekomen door een aantal heel onfrisse verhalen, die weliswaar niet nieuw zijn en die door de Franstalige pers gebundeld zijn rond heel dat vastgoedbeleid dat binnen de NMBS is gevoerd en waar wij al vaak over hebben gesproken.

Wat zult u terzake doen? Zal de regering die persoon bevestigen in die functie of zal eerst een onderzoek worden bevolen naar de feiten zoals zij in de pers werden uiteengezet. Ik stelde u ook al een aantal vragen over de aankoop van patrimonium, ook in de provincie waar ik woon, waarover tot op heden nog geen duidelijkheid bestaat.

Voorts had ik graag een en ander geweten over de problematiek van de directeurs die op het ogenblik nog deel uitmaken van het directiecomité en aan wie u gevraagd hebt om nog even aan te blijven tot de nieuwe directeurs beschikbaar zijn. Wat zal er gebeuren met de directeurs waarvan het contract nog langer loopt en hoe zullen zij worden opgevangen en uitbetaald?

Ik begrijp dat de heer Schouppe zich ook opnieuw begint te weren in het hele verhaal. Hij engageerde zich er wel toe om over te stappen naar ABX, maar de huidige raad van bestuur heeft hierover nog geen contract met hem gesloten. Wanneer zal dat gebeuren en zal dat gebeuren onder de voorwaarden zoals hij die momenteel naar voren brengt?

Vervolgens, mevrouw de minister, had ik graag wat meer inlichtingen over uw kabinetsmedewerker die u aanstelde als nieuwe regeringscommissaris bij de NMBS. Wie stelde het pakket voor dat de betrokkene ter beschikking zal krijgen voor de uitvoering van haar functie? Ik begrijp wel dat de wet bepaalt dat zij een onafhankelijke rol moet kunnen spelen. Waarom zal zij dan nog voort worden tewerkgesteld op uw kabinet? Ware het niet beter iemand voldoende te omkaderen en die opdracht mee te geven? Is dat volgens u een onafhankelijke manier om een persoon in die functie aan te stellen?

Ten slotte meen ik dat u er beter van zou afzien een wagen met chauffeur ter beschikking te stellen. Immers, slechts door het gebruik van de trein zal zij alle problemen die ermee verband houden, beter leren kennen. Bovendien zal zij alsdan geen snelheidsbegrenzer moeten laten installeren – ik richt mij meer bepaald tot de heer Schalck. Het zou dus mogelijk zijn in een klap verschillende problemen op te lossen.

hiérarchie? Quelles seraient les conséquences juridiques de cette situation si un problème devait se poser, comme par exemple l'accident de Pécrot?

Je voudrais encore aussi évoquer brièvement la fameuse question de la deuxième signature. La personne mandatée à cet effet, M. Bourlard, directeur du patrimoine et administrateur délégué de la société Euroliège, a été mise en cause ces derniers jours dans la presse francophone à propos de la politique immobilière menée au sein de la SNCB.

Quelles sont les intentions de la ministre en la matière? Le gouvernement confirmera-t-il M. Bourlard dans cette fonction ou une enquête sera-t-elle préalablement menée pour établir les faits?

J'aurais ensuite voulu obtenir des informations à propos du problème lié aux directeurs qui sont encore actuellement membres du comité de direction. Qu'advient-il des directeurs dont le contrat court plus longtemps? Quel sort leur sera-t-il réservé et comment seront-ils rémunérés?

L'actuel conseil d'administration d'ABX n'a pas encore conclu de contrat avec M. Schouppe. A quelle date et à quelles conditions ce contrat sera-t-il conclu?

J'aurais également souhaité obtenir des informations à propos de la collaboratrice de cabinet que la ministre a désignée comme nouvelle commissaire du gouvernement auprès de la SNCB. Qui a fixé l'ensemble des moyens dont elle disposera pour exercer sa fonction? S'agit-il, en l'occurrence, d'une procédure de nomination indépendante?

La ministre évoque constamment l'exécution du contrat de gestion mais il ne peut en être question

De heer Ansoms had het al over de samenstelling van het strategisch comité. Leden van de SP.A en u trouwens ook, mevrouw de minister, hebben het steeds over de uitvoering van het beheercontract. Daarover is echter helemaal geen sprake, zolang er geen strategisch comité is, zolang de vakbondsafgevaardigden niet zijn aangesteld.

Bij de bespreking van de wetswijziging maakten leden van verschillende partijen – onder andere mevrouw Lalieux – zich zorgen omtrent de wijze waarop de vertegenwoordigers van de vakbonden zouden worden aangesteld door de Ministerraad. Wanneer zal de aanstelling gebeuren? Zullen er kandidaten worden gevraagd bij de verschillende vakorganisaties? Hoe zal de verdeling gebeuren? Het ware interessant eindelijk te vernemen hoe sterk de organisaties bij de NMBS vertegenwoordigd zijn. Inderdaad, dat is al jaren het grootste geheim. Misschien kunnen wij er thans iets meer over te weten komen.

Mevrouw de minister, blijft u erbij dat de wet niet op enkele punten moet worden gewijzigd? In dat verband denk ik bijvoorbeeld aan de kwestie van de tweede handtekening, waarnaar ook de heer Vanoost reeds heeft verwezen. U hebt gezegd dat, als de heer Heinzmann aangaf dat de verplichte tweede handtekening een probleem was om een dergelijk bedrijf op een moderne en efficiënte manier te leiden, u bereid was om de zaak opnieuw te bekijken.

U moet niet zo verwonderd kijken als ik dat zeg. Ik denk dat het belangrijk is dat men zich daar nu over bezint. Bevestigt u wat de eerste minister afgelopen vrijdag heeft gezegd, namelijk dat de wet wel zal worden toegepast en dat de nieuwe gedelegeerd bestuurder wel het directiecomité mag samenstellen. De heer Heinzmann mocht dat niet. De premier zal erop toezien dat u niet opnieuw dezelfde misstap begaat door de nieuwe gedelegeerde bestuurder zomaar directeurs op te dringen.

01.06 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal het vooral hebben over de toekomst van de NMBS. Ik begrijp niet goed waarom de oppositie een debat dat reeds werd gevoerd wil herkauwen. Het gebeurt inderdaad niet zo dikwijls dat men de regering een beetje in moeilijkheden kan brengen. Vandaar waarschijnlijk de onweerstaanbare drang van de oppositie om een debat, dat we ten volle hebben gevoerd, vandaag opnieuw trachten te voeren. Sommige oppositieleiden vonden het blijkbaar nodig om zelfs de bevolking wijs te maken dat er nu grote treinongelukken zouden gebeuren. Ik heb met een aantal verantwoorde en verantwoordelijke mensen van de NMBS contact gehad, die door dat feit gekwetst waren. Een aantal oppositieleiden, die anders opvallen door hun ernst en verantwoordelijkheid, gingen de toestand van de NMBS nu voorstellen alsof er nu dagelijks ongelukken zouden gebeuren. Vooral voor de personen die op het terrein verantwoordelijk zijn, kwam dit hard aan. Dat was een bijzondere vorm van oppositie.

Mevrouw de minister, hoe zal de verdere praktische aanduiding van de gedelegeerd bestuurder en van het strategisch comité gebeuren? Wat is de timing en wat zijn de verdere praktische modaliteiten? Ik weet uit de pers en ook uit ervaring dat dit een zeer bekwame, conviviale persoon is met verantwoorde vakbonden. Elk adjectief, elk woord is belangrijk. Die persoon is op het terrein vrij onmisbaar,

tant que les représentants syndicaux n'ont pas été nommés au sein du comité stratégique. Comment cette procédure de désignation se déroulera-t-elle? Comment la répartition aura-t-elle lieu?

La loi ne devrait-elle pas être modifiée en ce qui concerne la deuxième signature?

S'il est difficile de diriger une entreprise comme la SNCB d'une manière moderne et efficace, nous sommes disposés à réexaminer le dossier.

01.06 Ludo Van Campenhout (VLD): Je comprends que l'opposition cherche à mettre le gouvernement au pied du mur et souhaite dès lors rouvrir le débat. L'attitude de l'opposition visant à faire croire à la population que de graves accidents de train risquent à présent de se produire, est toutefois singulière. Ces propos ont blessé certains responsables de la SNCB.

Concrètement, comment l'administrateur délégué et les membres du comité stratégique seront-ils désignés? Quand auront lieu ces désignations et selon quelles modalités? J'estime que la SNCB a besoin de toute urgence d'un administrateur compétent, plus particulièrement pour faire face au flux de marchandises en provenance du port anversois. Je

vooral voor de haven en onrechtstreeks dus ook voor de NMBS want de haven van Antwerpen is bijna de grootste aanvoerder van goederenstromen voor de NMBS. Ik ga niet te ver in op de uitslatingen van de heer Heinzmann. Collega Brepoels, ik denk dat we het, over de oppositie en de meerderheid heen, over één ding eens zijn: na de hoorzitting met de heer Heinzmann was niets van zijn uitslatingen nog duidelijk. Wij moeten trachten te destilleren wat als relevant kan worden beschouwd. In hoeverre hebben wij recente informatie over de bedenkelijke overdracht van het patrimonium van de NMBS aan ABX? Met betrekking tot de nota van de VSOA kan ik, na een kleine navraag, u zeggen dat er geen sprake is van het feit dat de boekhouding van de NMBS vervalst zou zijn.

Er is wel een andere schakering. De boekhouding zou niet volledig bedrijfseconomisch transparant en representatief zijn. Het was een nota met didactische bedoelingen om de schuldgroei af te remmen die al erg lang geleden werd ingezet.

Inderdaad presenteert de heer Schouppe de cijfers al heel lang als sluitend, maar eigenlijk – en dat is geen gezonde situatie – worden al meer dan tien jaar lang meerwaarden en uitzonderlijke resultaten gebruikt om haar balans op te smukken. De NMBS genereert weinig cashflow, maar koopt ABX wel voor 30 miljard.

Wij debatteren nu toch over de NMBS. Daarom wil ik vragen naar de huidige situatie van ABX. Er is gezegd dat in beperkte mate naar privé-partners zou worden gezocht. Ik heb vernomen dat ABX-Duitsland-Bahntrans onder leiding van de heer Schiess langzaamaan uit de negatieve resultaten zou kruipen en dat er zich daar partners aandienen.

Mevrouw de minister, bent u daarvan op de hoogte?

Voor ons is het nu prioritair dat nu een zeer degelijk inhoudelijk beleid wordt gevoerd en dat de formalistische discussies over de aanduiding van die gedelegeerd bestuurder zouden stoppen. Voor ons zijn reizigersvervoer en goederenvervoer evenwaardige prioriteiten die allebei zeer veel inspanningen, strategische visie en beleidsoplossingen vergen. Wat het reizigersvervoer betreft, sluiten wij ons aan bij de SP.A, dat vindt dat er dringend een plan voor de reiziger moet komen. Voor het goederenvervoer wil ik nogmaals verwijzen naar het verslag van de hoorzittingen over ABX, dat nu beschikbaar zou zijn. Terzake zitten wij namelijk in een vreemde situatie. De heer Schouppe heeft zeer lang getracht om de liberalisering van het goederenvervoer voor zich uit te schuiven en bijna de indruk te creëren, nog tijdens de laatste commissievergadering, dat het allemaal zo'n vaart niet zou lopen. De liberalisering van het goederenvervoer per spoor staat in 2003 voor ons. Onder meer de heer Fontinoye heeft gezegd dat het B-cargo of New Cargo absoluut aan financiële middelen ontbreekt om een degelijk beleid te voeren inzake goederenvervoer per spoor. Wij zullen in 2003 tot de confronterende situatie komen dat buitenlandse spoorwegmaatschappijen, concurrentiëler dan B-cargo, goederentransport over ons net zullen vervoeren. Het is toch wel erg vreemd dat wij in het wegtransport voor 30 miljard investeren met een bedrijf dat zijn balans moet opsmukken, maar dat New Cargo nog amper geld heeft om locomotieven te kopen. Dat is een erg vreemde situatie.

pense que la majorité et l'opposition sont d'avis que l'audition de M. Heinzmann n'a pas clarifié les choses.

Depuis dix ans, la comptabilité de la SNCB ne peut être qualifiée de transparente. Le bilan est enjolivé par des plus-values et des résultats exceptionnels. Le ministre a-t-il été informé qu'ABX-Allemagne-Bahntrans serait en train de s'extraire lentement du rouge et serait à la recherche de partenaires privés?

Je crois qu'une politique appropriée et efficace doit prioritairement être mise en œuvre à la SNCB. Il faut consacrer la même attention et les mêmes efforts au transport des voyageurs et à celui des marchandises. En ce qui concerne le premier, il faut d'urgence arrêter un plan à l'intention de l'utilisateur. Quant à la situation du transport des marchandises, elle est surprenante. M. Schouppe en a retardé le plus longtemps possible la libéralisation alors que celle-ci sera un fait en 2003. Des sociétés étrangères pourront ainsi effectuer des transports sur notre réseau et se montrer plus compétitives que notre propre société B-cargo alors que 30 milliards sont investis dans une entreprise de transport routier.

Enfin, je vous invite à assurer, avec le nouveau conseil d'administration et le nouvel administrateur délégué, un avenir viable et compétitif au transport ferroviaire

Zowel wat het plan voor de reiziger betreft als de situatie rond ABX en de concurrentiële slagkracht van een belangrijke drager van onze nationale economie, zijnde het goederenvervoer per spoor, wil ik vragen hoe u samen met de nieuwe raad van bestuur, die gelukkig zeer degelijk is samengesteld, en een nieuw gedelegeerd bestuurder zal timmeren aan de toekomst van het spoorvervoer.

01.07 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, depuis trois ans, la SNCB est souvent au cœur de l'actualité. Il s'agit d'une entreprise publique autonome qui, pendant longtemps, nous a semblé très difficilement accessible. Les questions posées restent souvent sans réponse ou reçoivent des réponses très abstraites ou très superficielles. L'audit de la Cour des comptes a fortement mis en évidence la difficulté d'exercer un contrôle démocratique et parlementaire face au principe d'autonomie qui avait été adopté en 1991, ce qui était une bonne chose à condition de clarifier les choses et de les inscrire dans un cadre précis. Après dix ans, il était devenu nécessaire de réformer la loi de 1991 pour obtenir plus de clarté.

J'ai l'impression que la mise en évidence de la SNCB sous les feux de l'actualité a redonné au rail sa dignité en matière de transport et de mobilité globale. On avait un peu oublié que le rail a un avenir en Europe et en Belgique pour résoudre des problèmes de mobilité, que ce soit en matière de transport de voyageurs ou de marchandises. Ce défi semble avoir été perdu de vue au sein même de l'entreprise.

Les membres du conseil d'administration nous ont dit combien ils avaient été occupés, ces deux dernières années, par ABX. Dans le cadre des auditions en commission, il a été démontré qu'ABX avait très peu de rapport avec le rail, sauf de manière tout à fait marginale. Aujourd'hui au moins, le débat est clair. Il s'agit bien de rendre à la société SNCB toutes ses lettres de noblesse par rapport au transport ferroviaire et à tous les enjeux qui en découlent.

Je sais qu'ABX n'est pas au centre du débat d'aujourd'hui mais il est important d'en parler. Pour la visibilité de l'entreprise SNCB, nous avons demandé la liste de ses filiales, des conseils d'administration et les noms des administrateurs. Nous avons aussi demandé une analyse financière plus précise des comptes d'ABX car il est important d'y voir clair. Je sais qu'ABX va voler de ses propres ailes, la décision a été prise. Je souhaite néanmoins que toute la clarté soit faite sur cette construction. Je lui souhaite bon vent pour son avenir mais il me reste une question: qu'en est-il de la cession de patrimoine au futur holding ABX? S'agit-il du patrimoine de la SNCB qui sera cédé par transfert, puisque ABX fait actuellement partie de la SNCB? Il y a beaucoup de flou dans les informations que l'on trouve dans la presse au sujet de ce patrimoine. Quel sera le prix de cette cession? J'attire votre attention sur la "Petite Ile" à Bruxelles qui est un terrain à très haute valeur ajoutée sur le plan du développement industriel bruxellois.

J'en arrive à l'engagement de l'administrateur délégué. La convocation de cette commission fait partie du "feuilleton" SNCB. Nous aimerions obtenir un calendrier précis sur ce qui se passera à partir de demain et des jours suivants. Le gouvernement a certainement fixé une chronologie et je voudrais savoir dans quel

01.07 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De NMBS komt al drie jaar regelmatig in het nieuws. Lange tijd leek de maatschappij ongenaakbaar. De audit van het Rekenhof heeft aangetoond dat het principe van autonomie dat werd aangenomen in 1991 democratische en parlementaire controle in de weg stond. Het is tijd om de wet te veranderen.

Dat het spoor het mobiliteitsprobleem kan oplossen is zelfs wat in de vergetelheid geraakt. De onderneming zelf had deze uitdaging eveneens uit het oog verloren. Vandaag is alles duidelijk. We moeten de NMBS haar waardigheid teruggeven vanuit het oogpunt van het spoorwegtransport.

ABX behoort niet tot de kern van de zaak, maar ik wens toch dat er op deze constructie licht wordt geworpen. Ik wens dat bedrijf wind in de rug, maar hoe zit het met de vermogensoverdracht voor de toekomstige ABX holding? Betreft het een vermogensoverdracht van de NMBS? Ik vestig uw aandacht op de hoge toegevoegde waarde op het vlak van de industriële ontwikkeling van Brussel-Klein-Eiland.

De werving van de gedelegeerd bestuurder was een aflevering uit de NMBS-soap. Het parlement moet een schema opstellen zodat we deze problemen op en tijd en stond kunnen bespreken.

Wat de kandidaturen betreft zou ik graag op de hoogte worden gebracht van de procedure die de regering volgt om elk gerucht te vermijden.

cadre nous nous situons dans le court et le moyen terme à cet égard. Différents thèmes ont été évoqués: le contrat de gestion, la mise en œuvre du comité stratégique, etc.. Au niveau parlementaire, il est important de s'inscrire dans un calendrier pour que nous puissions régulièrement débattre de ces différents thèmes.

Au niveau des candidatures, le premier ministre a répondu qu'il y avait pléthore de candidats. Je suppose qu'en la matière, les candidatures tant privées que publiques sont admises au niveau de l'entreprise. J'aimerais également connaître les procédures mises au point par le gouvernement, afin d'éviter toute rumeur sur les façons de procéder. C'est également notre droit de le savoir.

En ce qui concerne l'avenir du rail, l'article reprenant les propos de Mme Gerken, à savoir "libéralisation, privatisation" – je suis tout à fait d'accord avec vous – a fait l'objet d'une confusion au niveau des termes et j'ai pris contact avec le journaliste pour l'interpeller à ce sujet. J'ai également téléphoné à Mme Gerken. De toute évidence, cette interview a été raccourcie. Il ne faut évidemment pas la prendre au pied de la lettre et traduire "privatisation" par "libéralisation", car tel est bien l'enjeu de 2003. Ce n'est pas la privatisation.

Les prises de position officielles ont été suffisamment nombreuses tant en commission qu'en séance plénière pour indiquer que la libéralisation du rail, ainsi que pour le transport de marchandises, s'opérera suivant la directive européenne, et ce dans un cadre bien précis. Donc, il ne s'agit pas, comme certains pourraient déjà le rêver aujourd'hui, de l'ouverture du rail à n'importe quelle entreprise avec le modèle anglais comme perspective. Non, ce n'est pas du tout dans ce modèle qu'on se situe. Je tenais à rectifier le tir. Il s'agit de libéralisation dans un cadre bien précis et bien contrôlé.

Eu égard au problème de la transparence, chacun mériterait de voir clair dans l'administration de la SNCB. Il serait intéressant que le nouveau conseil d'administration puisse, dans un temps défini, nous présenter toutes les filiales de la SNCB et tous les enjeux que chacune de ces filiales recouvre. Certes, on en découvre parfois dans la presse, mais les comptes étant consolidés, il n'est pas aisé de procéder à des vérifications. Cependant, cette société plurielle, multiple, s'est développée dans une série de secteurs, a adapté ses structures en fonction des enjeux encourus. Je pense à la Financière TGV ou à la société de la gare TGV de Liège-Guillemins. Néanmoins, il est temps pour le public de voir clair dans l'ensemble de ce groupe SNCB. Je souhaite que ce soit une des tâches de ce futur conseil d'administration. J'ignore si on peut le leur demander mais disposer de cet organigramme nous permettrait de couper court aux nombreux ragots et aux nombreuses rumeurs qui, finalement, alimentent une forme de "poujadisme" de l'Etat et de détournement de fonds publics; rumeurs qui sont néfastes à la démocratie. La clarté dans ce domaine est essentielle.

Depuis 1999, la dette fait régulièrement l'objet de débats en commission. Il s'agit d'une dette historique, cumulative, dont on doit – la Cour des comptes le signalait aussi – examiner les racines et les problèmes qui se sont posés pour que cette dette augmente. Je sais que nous avons dû voter certaines lois pour recourir à des emprunts plutôt qu'à la vente de patrimoines. Je me souviens de cet article dans la loi-programme.

Het krantenartikel van mevrouw Gerken is terminologische onduidelijk. "Privatisering" moet natuurlijk worden begrepen als "liberalisatie" want dat is het eigenlijke doel voor 2003.

Er zijn genoeg officiële stellingnames geweest om te weten dat de liberalisatie van de spoorwegen volgens de Europese richtlijn zal geschieden, in een precies en gecontroleerd kader.

Inzake transparantie zou het goed zijn mocht de raad van beheer alle dochtermaatschappijen van de NMBS en de oogmerken kunnen voorstellen. De NMBS heeft vorderingen gemaakt in een aantal sectoren. Nu wordt het tijd om de geruchten de wereld uit te helpen.

Sinds 1999 komt de kwestie van de schuld regelmatig ter sprake terug. Het gaat hier om een eeuwige schuld waarvan de oorsprong bestudeerd moet worden. We hebben wetten moeten goedkeuren om leningen te verkrijgen in plaats van ons patrimonium te verkopen. Dat doet vragen rijzen over het patrimonium van de NMBS, de inventaris en de financiële evaluatie ervan.

Er moet ergens toch een inventaris bestaan. U heeft daarover al heel wat vragen gekregen.

In 1991 dacht de regering dat ze het probleem kon regelen via de overdracht, maar die twee problemen hangen samen.

In het blad Trends/Tendances van dit weekend worden de uitdagingen waarop de nieuwe NMBS een antwoord zal moeten vinden, uiteengezet. Met twee aanhangsels bij het beheerscontract werd er al een duidelijke vooruitgang geboekt, zo blijkt, zowel op het stuk van het

Se pose également la question de l'inventaire du patrimoine et de son évaluation financière; ce patrimoine ayant été donné à la SNCB en vue d'une valorisation et d'une meilleure gestion de cette dette.

Tout doit être mis à plat, y compris la dette, en accord avec les réglementations européennes.

Il faudra aussi déterminer la valeur patrimoniale, la gestion du patrimoine et apporter toutes les clarifications nécessaires à cet égard. Je suppose que cette opération ne sera pas trop compliquée car il doit certainement exister un inventaire. C'est une chose que nous avons déjà demandée. De nombreuses questions vous ont été adressées à cet égard. Mme Brepoels a dernièrement introduit une interpellation sur l'acquisition de certains patrimoines.

En 1991, le gouvernement a cru qu'il pourrait régler ce problème par le biais de la cession, mais à mon avis, ces deux problèmes sont liés. Ce sont des pistes qui me semblent intéressantes.

Monsieur le président, en terminant je dirai que le "Trends/Tendance" de ce week-end soulignait les défis de la nouvelle société SNCB. Je pense plus particulièrement à un article qui abordait les grandes pistes de réflexion concernant ce qui fonctionne bien à la SNCB, ce qui y est valorisé et ce qui peut l'être. Avec deux avenants au contrat de gestion, des améliorations tangibles ont déjà pu être constatées au niveau des voyageurs et de la croissance de la fréquentation du rail.

Les défis pour demain sont importants, mais la SNCB peut les relever si on lui donne un bon contrat de gestion. Nous attendons donc énormément de vous à cet égard, madame la ministre, mais nous n'en attendons pas moins de la part de la SNCB.

01.08 André Smets (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, au-delà des personnes, on peut évidemment s'interroger sur le passé, le présent et l'avenir. Nous nous inquiétons du langage écologiste. En effet, trop souvent, nos amis écologistes font comme si avant eux rien n'avait été fait et que grâce à eux, tout va se faire et que l'on va désormais rendre leurs lettres de noblesse à certaines professions.

Comme si rien n'avait été fait avant pour le rail en Belgique! Je me permets tout de même de rappeler que si, au point de vue de la densification des voies ferrées, la Belgique occupe à l'heure actuelle la deuxième place au niveau européen, c'est d'abord grâce à tous les parlementaires qui nous ont précédés et qui ont eu le courage, depuis 1833 ou 1835, de créer tout un réseau ferroviaire en Belgique. On le dit trop peu souvent.

Cela me frappe toujours quand on fait le procès de tous ceux qui nous ont précédés, car la densification, tant au niveau ferroviaire que routier, s'est faite au bénéfice du développement économique et social en Belgique. J'apprécierai qu'on le reconnaisse davantage.

Ensuite, ce qui m'interpelle également, c'est la motivation du personnel. J'aimerais qu'on en fasse plus souvent état dans les débats. Monsieur le président, malgré tout ce qui nous sépare au

reizigersvervoer als wat het treingebruik betreft.

De uitdaging waarvoor we in de toekomst staan is groot, maar met een goed beheerscontract kan de NMBS de handschoen opnemen. Wij verwachten dan ook heel veel van u, mevrouw de minister, en wij verwachten niet minder van de NMBS.

01.08 André Smets (PSC): Het groene discours verontrust ons. Onze groene vrienden doen immers maar al te vaak alsof er vóór hun komst helemaal niets was, en zij zullen dat varkentje dan wel eens even wassen.

Het Belgische spoorwegnet is op één na het dichtste van Europa, en dat is in de eerste plaats te danken aan alle parlementsleden die ons zijn voorgegaan.

Ook de motivatie van het personeel laat mij niet onberoerd. Ik zou willen dat dat vaker aan de orde komt in de debatten.

Ik bewonder de motivatie van het personeel. Zij leveren buitengewoon goed werk en geven daarbij blijk van zeer veel respect voor de cliënten. Hun

niveau idéologique, vous et moi prenons le train chaque jour. Vous montez vers le nord et moi, je descends vers le sud. Nous avons donc quotidiennement l'occasion de constater combien le personnel est motivé.

Je suis en admiration devant la motivation du personnel et devant son travail, que je connaissais peu. Le personnel articule son travail autour de la disponibilité, de l'accueil, de rencontres et parfois de sanctions de fraudeurs. Ils font un travail extraordinaire et toujours avec un immense respect du client. C'est le cas à l'intérieur des gares et pour les conducteurs. Après discussion avec l'un d'eux, je me suis rendu compte que leurs horaires ne leur facilitent pas la vie. De plus, il y a un manque de personnel.

La SNCB a des atouts: un réseau densifié, du personnel de très grande qualité et motivé qui ne demande qu'à servir convenablement le voyageur. Un service public est avant tout un service au public.

En outre, la Belgique a connu une crise financière extrêmement grave de 1975 à 1999. Je constate que les gouvernements successifs ont réussi à assainir les finances publiques et qu'à la SNCB, il y a eu des visionnaires qui ont réussi à faire passer un projet tel que celui du TGV. Il fallait oser le faire à ce moment-là et ce, malgré les difficultés des finances publiques. Je ne regrette qu'une seule chose: c'est qu'on n'ait pas lié à cette ligne qui va vers l'est de l'Europe, une ligne de fret de marchandises. Il m'apparaît en effet clairement qu'on le regrettera plus tard.

Enfin, au niveau de la gestion, il est impensable de charger la SNCB d'investissements qui la dépassent car il lui sera impossible de prendre les mesures adéquates. Dès lors, le problème de la maîtrise des investissements doit être posée. On parle de dette historique, je parlerais plutôt de dette inquiétante. Il est erroné de croire que parce qu'une dette est historique, elle n'est pas très inquiétante. C'est ce type d'erreur qui a précipité la chute de la Sabena. Et dans ce cadre-ci également, c'est cette dette qui posera d'énormes difficultés.

Madame la ministre, après avoir fait un bilan positif de ce qui avait été fait, l'erreur est de s'être dit qu'il fallait tout chambouler. En Belgique, les mentalités ne sont pas aux chamboulements. Les gens veulent changer mais ne veulent pas qu'on change tout. Il fallait faire évoluer les structures en fonction des convictions et sensibilités politiques de chacun sans nécessairement prendre des mesures d'exclusion ou ressenties comme telles, à l'égard du personnel au travers des syndicats. Je ne prends pas position sur leur participation ou non au conseil d'administration. C'était une question à poser non pas en terme d'exclusion mais pour se demander comment améliorer la participation de l'ensemble des ouvriers au travers de leurs représentants. Donner des lettres de noblesse aux travailleurs, c'est les impliquer dans la marche d'une entreprise.

On nous a fait croire qu'il fallait tout changer au niveau des structures. Il se passe la même chose avec la ministre Aelvoet. En tant que seule voix de l'opposition francophone, je suis le seul à être libre. Et je dis qu'il se produit la même chose au niveau de l'agence fédérale de sécurité alimentaire. Elle ne fonctionne pas! Et je ne suis pas le seul à le dire; un collègue de la majorité – M. Denis – l'a dit à la tribune. Il suffisait de faire communiquer de haut en bas et d'est en

werkuren vallen nochtans niet makkelijk te rijmen met een gezinsleven. Bovendien kampt de NMBS met een personeelstekort.

België werd van 1975 tot 1999 met een uiterst zware financiële crisis geconfronteerd. Ik stel vast dat al degenen die maatregelen wilden treffen erin geslaagd zijn de overheidsfinanciën te saneren en dat sommige verlichte geesten een project zoals dat van de HST tot een goed einde hebben gebracht. Het is jammer dat aan dat project echter geen treinen voor goederenvervoer werden gekoppeld. Men zal zich dat later beklagen.

Inzake het beheer spreekt men van een historische schuld. Ik zou veeleer de term « onrustwekkende schuld » gebruiken.

Men heeft de fout gemaakt alles overhoop te willen halen. In België heeft men het nooit zo begrepen op grote omwentelingen: de mensen willen verandering maar willen daarom nog niet dat alles helemaal wordt omgegooid.

Wat de inspraak van de vakbonden betreft, had men zich moeten afvragen hoe men alle werknemers meer inspraak kan geven. Als de werknemers meer medezeggenschap krijgen, dan voelen zij zich ook nauwer bij de werking van het bedrijf betrokken.

Men heeft ons voorgespiegeld dat de structuren helemaal overhoop moesten worden gehaald. Hetzelfde doet zich ook voor bij het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen, dat helemaal niet blijkt te functioneren!

ouest ce qui existait.

Tout ce qui est évolution a été transformé en révolution, voilà le drame de la SNCB...

Le **président**: Monsieur Smets, vous parlez déjà depuis douze minutes. Je vous ai donné plus de temps que les autres orateurs, je vous demande de terminer votre intervention.

01.09 André Smets (PSC): J'en arrive au véritable problème des contrats. Vous expliquez que quelqu'un prend la direction de 42 000 personnes et la ministre elle-même reconnaît qu'il n'y a même pas de contrat signé! Allez faire croire aux gens qu'on travaille dans la clarté et dans la transparence, avec une réelle volonté d'impliquer l'ensemble du personnel. Et le gouvernement se vante aujourd'hui de recevoir des dizaines de candidatures! Il y a, par exemple, deux humbles cheminots qui m'ont dit ce matin: "Nous allons envoyer notre candidature parce que nous, en tout cas, nous connaissons notre outil". Voilà le drame! Vous devez engager des gens capables de gérer et qui connaissent les outils ferroviaires.

01.09 André Smets (PSC): Het drama van de NMBS is dat elke evolutie in revolutie wordt omgezet. Het echte probleem is dat van de wervingen: een persoon neemt de leiding van 42.000 werknemers, maar er wordt geen contract gesloten! Wat we nodig hebben is bestuurders die van wanten weten.

Le **président**: Monsieur Smets, je suis au regret de devoir vous interrompre.

Ik vraag de heer Schalk om zich aan de afgesproken tijd te houden, zoals ik dat aan iedereen gevraagd heb, meestal met succes.

01.10 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal het kort houden. Momenteel liggen mij drie zaken nauw aan het hart. Ten eerste, ik denk dat na het debat van vorige week niet alles moet worden herhaald. Wat mij wel aangegepen heeft is de stemmingmakerij van sommigen die lieten uitschijnen dat de treinen zouden stoppen en er nu plots een heel groot risico op ongevallen zou zijn. Er zouden veel grotere problemen zijn dan de week voordien. Ik denk dat het personeel van de spoorwegen gekwetst was toen ze dat gehoord hebben, alsof zij niet in staat zouden zijn om de continuïteit van de openbare dienstverlening te verzekeren.

01.10 Daan Schalck (SP.A): Je suis préoccupé par la manipulation de l'opinion dans ce dossier. L'essentiel est la continuité du service public. C'est à ce sujet que j'aimerais obtenir des précisions.

Zo kom ik tot het juridisch aspect. Los van de vraag wie nu de handtekening zal zetten, lijkt het mij zo dat de continuïteit van de openbare dienstverlening in feite primeert op al de rest. Daarom had ik graag van u een bevestiging of een ontkenning gekregen. Ik meen dat de continuïteit van de openbare dienstverlening primeert op de stemmingmakerij waarbij men onder andere zei dat er geen diesel meer kon worden besteld. Daar had ik graag duidelijkheid over gekregen.

Si la dette est un problème sérieux, il n'est en rien nouveau. En ce qui concerne ABX, le gouvernement a adopté une position adéquate mais il est un fait que la responsabilité d'ABX est importante dans l'état de fait actuel. Nous devons aborder ce dossier avec objectivité.

Ten tweede, er is al heel veel gezegd over de schulden. Het zou absoluut misplaatst zijn om vandaag te spreken van een Sabena-scenario op korte termijn. Op financieel vlak moet er in de komende jaren inderdaad een en ander gebeuren. We moeten dit serieus aanpakken. Omgekeerd lijkt het mij misplaatst om nu te gaan panikeren, alsof de financiële evolutie van de NMBS van de laatste jaren de totale verrassing zou zijn. Ik spreek mij hier niet uit over de opportuniteit van participaties in ABX of niet. Ik denk dat de regering een goede beslissing heeft genomen door de heer Schouppe te zeggen dat hij privé-kapitaal moest zoeken als hij meende dat het een sterk verhaal is. Dat is de enige juiste beslissing. Toch kan

Le gouvernement est-il encore à même de gérer le dossier SNCB? Je me réjouis que des membres du SP.A et d'Agalev adhèrent à notre plan pour l'usager. Le ministre Picqué estime que faire payer les places debout est contraire à la loi sur les pratiques commerciales. Nous devons sans délai nous employer à rectifier le tir.

worden aangestipt dat ABX momenteel verantwoordelijk is voor 12 tot 13% van de totale schuld van de spoorwegen. In de aangroei van de laatste jaren is ABX verantwoordelijk voor ongeveer 6% in de aangroei van die schulden. Los van de opportuniteitsvraag is het goed om ook die discussie te ontdoen van de emoties en de steekspelen die daarrond gebeuren. Ik had daar graag iets meer informatie over gekregen van u.

Een derde punt dat voor mij en mijn partij het allerbelangrijkste is, is de vraag in welke mate de politiek in de komende dagen in staat zal zijn om het NMBS-beleid te sturen en niet te ondergaan. Ik ben aangenaam verrast dat de heer Van Campenhout heeft gezegd dat hij net als wij vragende partij zijn voor het plan voor de reiziger. Ik meen dat ik dit weekend in de pers ongeveer hetzelfde heb gelezen van de heer Geysels. Er moeten met betrekking tot de reizigers dringend een aantal zaken gebeuren met betrekking tot de prijs, de service en het ingezette materieel. Ook op andere vlakken zou ik graag van u vernemen in welke mate de politiek kan sturen en niet ondergaan. Ik was enigszins verbaasd over uw uitspraak in De Morgen waar u zei dat de schuld na drie jaar beleid van Schouppe met 40% was toegenomen. Ik dacht dat wij drie jaar beleid van Durant hadden gehad. Blijkbaar ziet u dat enigszins anders. Ik meen dat wij als politieke overheid opnieuw sturend moeten optreden en niet ondergaan wat er gebeurt. Ik heb trouwens een vraag gesteld aan uw collega Picqué met het oog op de handelspraktijkenwet. Ik vroeg in hoeverre de NMBS het zich eigenlijk nog kan veroorloven om een ticket te verkopen aan mensen die daarna moeten rechtstaan in de trein. Uw collega heeft onomwonden geantwoord dat als mensen moeten rechtstaan de NMBS eigenlijk in strijd is met de wet op de handelspraktijken. Zoals ik reeds gezegd heb, meen ik dat we nu moeten stoppen met praten over de structuren en dat de we reiziger qua service en zitplaatsen moeten helpen. Als politieke overheid moeten wij de voorstellen van de NMBS niet ondergaan, wij moeten de lijn bepalen en dat moet in de komende dagen gebeuren.

Voorzitter: Karine Lalieux.

Présidente: Karine Lalieux.

01.11 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, ik zal de heer Schalk zeker niet tegenspreken want ik voelde mij na zijn betoog plots minder eenzaam in de oppositie. Hoewel ik van plan was mijn uiteenzetting heel kort te houden, wil ik toch even reageren op een paar zaken die hier verteld werden door de meerderheid en meer in het bijzonder door de heer Van Campenhout.

De heer Van Campenhout stelt dat de heer Heinzmann maar een zwakke figuur was en dat het wel heel merkwaardig is dat men zo iemand aanduidt.

De heer Heinzmann beroept zich op een schrijven van de VSOA, zo zegt hij. Wij hebben geluk dat het de liberale vakbond is, zodat hij niet te sterk kan worden aangepakt door collega Van Campenhout. De heer Van Campenhout noemt de brief waarin de VSOA het heeft over de boekhouding bij de spoorwegen, pedagogisch.

Mevrouw de voorzitter, ik zou graag een klein staaltje willen geven van wat tegenwoordig onder pedagogie moet worden begrepen. Het

01.11 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): M. Van Campenhout regrette la faiblesse de M. Heinzmann, se plaint du comportement de la SLFP et qualifie la lettre concernant la comptabilité de "pédagogique". Cette lettre est qualifiée de note strictement interne qui ne devait être lue que par l'administrateur délégué mais qui fut perçue comme un document semblant faire peser de lourdes menaces sur l'entreprise et donnant une image très noire de la situation de l'entreprise. On a également dénoncé les cadeaux financiers offerts à ABX par M. Schouppe, qui se trouve à présent à la tête de cette filiale.

bestaat maar uit drie lijnen, ik citeer: “In bijlage steekt een strikt vertrouwelijke nota omtrent de jaarrekening 2001 van de NMBS. Deze nota bevat bijzondere aandachtspunten die u van nut kunnen zijn. Het zijn de reële cijfers. Ongetwijfeld zal men pogen u andere cijfers voor te houden”.

Mevrouw de voorzitter, ik weet niet wie in deze zaak gelijk heeft, maar naar mijn mening is het te gemakkelijk om zoiets pedagogisch te noemen. Dit is een waarschuwing, een ernstige waarschuwing vanwege een vakbond die al jaren bij de spoorwegen actief is. Wanneer men nieuw is als afgevaardigd bestuurder, kan men zoiets niet zomaar in de wind slaan.

Ik kom dan bij een laatste opmerking. Ik hoor hier verschillende keren, ook bij de VLD, verwijzen naar de grote financiële cadeaus die ABX de jongste jaren heeft gekregen van de NMBS. Mogelijk is die kritiek zeer terecht, maar mij verbaast het dan dat het precies de man is die de cadeaus heeft gegeven, de heer Schouppe, die men nu aan het hoofd zet van ABX. Neem mij niet kwalijk collega's uit de meerderheid, maar het is uw regering die dat heeft gedaan.

Mevrouw de minister, men heeft u reeds allerlei vragen gesteld over wat er aan de hand is met de leiding van de NMBS. Volgens mij is dat de kern van het debat. Wat is er aan de hand met de leiding van een bedrijf met 42.000 werknemers? Daarrond wordt de meest complete flou artistique gesponnen. Ik hoor mijn collega's, die mogen deelnemen aan De Zevende Dag – u weet dat in ons democratische land niet iedereen dat mag -, van gedachten wisselen. De ene beweert dat we op de vooravond staan van grote spoorwegongevallen – en dat werd hier niet helemaal onterecht beklemtoond -, terwijl de andere zegt dat er helemaal niets aan de hand is.

Mevrouw de minister, is de heer Heinzmann ooit wettelijk door u aangeworven? Neem mij niet kwalijk maar ik heb alle redenen om daaraan te twijfelen. Er is eerst en vooral zijn kandidatuur. Ik herinner u eraan dat hij u een uur vóór het aflopen van de termijn een e-mail heeft gestuurd waarin hij evenwel drie keer voorbehoud maakt. Eerst gebruikt hij de voorwaardelijke wijze, in het Frans “le conditionnel” genoemd: “Je pourrais...” Ten tweede gebruikt hij het woordje “éventuellement”. Ten derde zegt hij doodgewoon dat hij de zaak in overweging wil nemen: “Je serais éventuellement intéressé par le poste d'administrateur délégué sous toutes réserves”. Voor mij is dat niet echt zich kandidaat stellen, maar wel het begin van een onderhandeling over een aanstelling. Dat alles is gebeurd 1 uur en 10 minuten vóór de afloop van de termijn.

Ten tweede weten wij van hem – dat werd door niemand ooit in twijfel getrokken – dat hij de documenten die noodzakelijk waren voor de kandidatuurstelling als een bewijs van goed gedrag en zeden, niet op tijd heeft ingediend. Dat heeft hij ons meer dan eens gezegd. Het werd u tegengeworpen in plenaire vergadering en u hebt dat niet tegengesproken. Ten derde, ik vermoed dat hij tot hiertoe geen loon heeft ontvangen.

Mijn vraag dan: is hij ooit in werkelijkheid, juridisch dus, de man geweest die de leiding had van de NMBS? Is hij dus ooit afgevaardigd bestuurder geweest? Indien hij dat ooit geweest is, wat

Que se passe-t-il à la direction de cette énorme entreprise qui compte 42.000 travailleurs? Avez-vous vraiment engagé M. Heinzmann, juridiquement et légalement? J'en doute fortement. Dans son courrier électronique, il émettait des réserves à trois reprises. On ne peut donc pas dire qu'il ait vraiment posé sa candidature. Il n'a par ailleurs pas fourni les documents requis en temps voulu. A-t-il perçu un salaire? Quel est son statut actuel, s'il a effectivement un jour été administrateur délégué? Comment sera-t-il remplacé? Le Parlement est en droit d'attendre des réponses.

Je souhaite enfin souligner que les usagers quotidiens du rail se plaignent amèrement. Quoi de plus normal dans une entreprise décapitée par le gouvernement?

is dan nu zijn statuut? Hij zegt ons in een brief die vorige week werd rondgedeeld, dat dit zijn laatste contact met de NMBS was. Indien hij dat niet geweest is of niet meer is, hoe wordt hij dan vervangen? Dat zijn op het ogenblik de meest essentiële vragen. Als Parlement hebben wij het recht te weten hoe wordt omgesprongen met een bedrijf met 42.000 werknemers.

Een laatste punt. Als dagelijks treingebruiker wil ik u signaleren dat, ondanks alles wat hier geregeld wordt verteld, zelfs door de oppositie – het was CD&V die vorige week nog zei dat 91% van de treinen in ons land op tijd aankomt – wie dagelijks de trein neemt, zich ook dagelijks ergert aan vertragingen. De treinabonnees staan heel vaak te wachten op de perrons en als het tijdens de spitsuren gebeurt, zijn de treinen bovendien eivol. Er is dus zeer weinig comfort bij de NMBS; er is zeer weinig tegemoetkoming tegenover de passagiers, maar hoe kan het ook anders? Het bedrijf is onthoofd en wel door de regering.

01.12 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, les différentes questions et interventions recourent largement celles posées et évoquées en séance plénière. J'y répondrai le plus précisément possible. Je m'attacherai aux questions ponctuelles et factuelles et à celles qui nous tournent vers l'avenir à très court terme, que ce soit la continuité juridique des services à la SNCB, la constitution du comité stratégique et toutes choses urgentes à assez court terme.

Tout d'abord, permettez-moi de resituer l'épisode "orageux" dans le temps. Effectivement, en début de législature, nous avons posé comme objectif d'augmenter le nombre de passagers. Une bonne partie du chemin a déjà été faite puisque nous avons 10% de voyageurs en plus à la SNCB.

Par ailleurs, nous avons mis en oeuvre une série de mesures concrètes et précises pour les voyageurs. Celles-ci concernent l'aménagement tarifaire, les actions sur les personnes à mobilité réduite, le choix de faire une séparation plus claire entre la SNCB et ABX. Une autre mesure, qui vous sera soumise dans le cadre de la loi-programme, concerne la restitution aux accompagnateurs de train du mandat qu'ils souhaitaient avoir dans le cadre des questions de sécurité dans les trains et dans les gares. Nous avons poursuivi avec la question de la réforme de la loi et des structures dans le sens d'une meilleure gestion.

Je m'inscris un peu en faux par rapport à ce qui est dit. Je pense d'une part, que les questions concrètes des voyageurs sont essentielles et que le contrat de gestion doit y répondre et d'autre part, que les questions de gestion, de structure sont celles qui, mises en oeuvre, garantissent pour l'avenir un vrai service public de qualité, fort et sûr. En effet, il s'agit de garantir l'avenir de ce service ferroviaire pour tous par une bonne gestion. Je ne crois pas qu'il faille opposer l'un à l'autre, mais il faut à la fois mettre en oeuvre une bonne gestion et conclure le contrat de gestion, sur lequel je reviendrai.

Nous sommes arrivés à l'étape de désignation de la nouvelle équipe. Le conseil d'administration fonctionne. Il nous reste à désigner le nouvel administrateur délégué vu la démission du précédent. Enfin, il

01.12 Minister Isabelle Durant: Bij de aanvang van de regeerperiode hebben wij ons ten doel gesteld het aantal reizigers op te trekken. Wij zijn al een heel eind op de goede weg aangezien de NMBS 10% meer reizigers telt.

Voorts hebben wij werk gemaakt van een aantal maatregelen ten voordele van de reizigers.

Ik ben het dan ook niet eens met de kritiek die werd geuit.

Enerzijds zijn de concrete vragen van de reizigers van essentieel belang en moet het beheerscontract daarop inspelen.

Anderzijds moeten het beheer en de structuur de kwaliteit van de openbare dienstverlening garanderen. Men mag beide elementen niet tegen elkaar uitspelen maar men moet tegelijkertijd werk maken van een goed beheer en het beheerscontract sluiten.

Wij worden thans met de omzetting van de Europese richtlijn betreffende de liberalisering van het vrachtovervoer geconfronteerd.

La première procédure d'évaluation a coûté 5,5 millions de francs et courait jusqu'au 25 avril. Il n'y a aucun problème de

faut négocier le contrat de gestion avec le comité stratégique, dont je vous parlerai également.

Un autre dossier qui nous attend d'ici l'été concerne la transposition de la directive européenne en matière de libéralisation du fret ferroviaire. Il s'agit de créer un régulateur fort et indépendant et un répartiteur de sillons. C'est ce qui nous reste à faire pour les six mois qui viennent.

Après cette introduction, je répondrai aux différentes questions.

De eerste vraag handelde over de vorige procedure, une procédure négociée ordinaire, ten belope van 5,5 miljoen Belgische frank, die werd goedgekeurd door de Inspectie van Financiën. Er was dus geen probleem met de kostprijs en de procedure.

De tweede vraag van de heer Ansoms – die in zijn geschreven tekst vermeld werd – handelde over de wijze van selectie van de gedelegeerd bestuurder volgens de nieuwe procedure. De gedelegeerd bestuurder zal gekozen worden op basis van een assessment, het curriculum vitae, de ervaring, het onderhoud, kortom het spreekwoordelijke mise en situation. Wij zullen daarvoor de tijd nemen. Wij halen natuurlijk niet meer de oorspronkelijk vooropgestelde termijn. Een maand na de publicatie in het Staatsblad moest een nieuwe ploeg benoemd worden. Wij hebben een erg strikte termijn. Aangezien de raad van bestuur functioneert, zullen we na 17 mei de tijd nemen om het assessment van de kandidaat te laten uitvoeren, de aanbevelingen van het externe bureau te bespreken en binnen de regering een beslissing te nemen.

Er is gesproken over een schadevergoeding om de Luxemburgse minister te overhalen om de heer Heinzmann te laten gaan, wat ook in de geschreven tekst terug te vinden was. Dat klopt natuurlijk helemaal niet. Er was geen enkel argument nodig om mijn Luxemburgse collega daarvan te overtuigen. Hij zei zich niet te zullen verzetten tegen het vertrek van Heinzmann bij Luxair. Dat onderhoud vond plaats, omdat de heer Heinzmann er oprecht om bezorgd was loyaal te zijn tegenover de Luxemburgse minister. Daarom wou hij dat de minister op de hoogte werd gebracht. Punt aan de lijn.

Ik kom nu tot de vragen over het zeer belangrijke strategische comité. Het strategische comité moet op korte termijn worden opgericht.

Vous savez que ce comité stratégique doit être composé, conformément à la loi, de six représentants des organisations syndicales et d'administrateurs. Nous en avons longuement discuté ici et j'ai confirmé à plusieurs reprises que c'était bien sur proposition des organisations syndicales que le ministre désignait. Dès lors, il faut évidemment que je reçoive la proposition des organisations syndicales qui, elles-mêmes, ainsi que le stipule la loi, s'appuiera sur le comptage du nombre d'adhérents. J'ai donc pris très rapidement contact avec les organisations syndicales, déjà par deux courriers, pour obtenir à la fois les informations et les candidatures proposées par les organisations afin de pouvoir désigner leurs représentants le plus vite possible et faire fonctionner le comité stratégique. J'attends ces réponses pour pouvoir désigner le comité stratégique qui sera, bien entendu, l'interlocuteur de la négociation sur les différents éléments du contrat de gestion, à savoir les aspects de qualité,

délais pour la nouvelle procédure. Le conseil d'administration fonctionne. Dès le 17 mai, le bureau de sélection mettra en route la procédure de sélection pour le nouvel administrateur.

Il n'est pas question d'un dédommagement visant à persuader mon collègue luxembourgeois de laisser partir M. Heinzmann. Le comité stratégique doit être constitué à bref délai.

Dit strategisch comité moet bestaan uit bestuurders en zes vertegenwoordigers van de vakbondsorganisaties. De vakbondsorganisaties stellen hun kandidaten voor en de minister benoemt ze. Ik wacht op hun antwoord om de leden van het strategisch comité te kunnen benoemen.

Mevrouw Brepoels vraagt mij de inhoud van een begeleidend schrijven bij een aangetekende brief te bevestigen. Dat is inderdaad de bijlage bij de aangetekende brief.

De wet bepaalt dat de directeur-generaal, nadat een extern bureau zijn bekwaamheid heeft goedgekeurd, door de gedelegeerd bestuurder voor benoeming aan de raad van bestuur wordt voorgesteld.

Voor de andere directeurs die geen deel meer zullen uitmaken van het nieuwe team moet de onderneming alle regels betreffende contractbreuk respecteren.

De raad van bestuur besprak vandaag de opwaardering van ABX en de verschillende stappen waarin de holding zal worden opgericht. Ik zal erop toezien dat de beslissingen overeenstemmen met de keuzes die de regering heeft gemaakt.

sécurité, information, qui sont les points centraux pour porter, par des mesures concrètes, l'attention nécessaire aux voyageurs.

Mme Brepoels me demande de confirmer les propos d'une lettre d'accompagnement jointe au recommandé. Je le confirme, c'est effectivement la lettre qui accompagnait ce recommandé.

Quant à la désignation du directeur général, double signature, je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit à la Chambre. La loi prévoit qu'il soit proposé par l'administrateur délégué au conseil d'administration pour désignation, après validation de ses compétences par un bureau extérieur et c'est ce que nous ferons.

Quelqu'un m'a demandé ce qu'il adviendrait des directeurs éventuellement non retenus lors de la composition de la nouvelle équipe. Dans ce cas, ce n'est pas de ma responsabilité directe mais c'est à l'entreprise qu'il appartient de respecter toutes les règles d'un contrat lorsqu'il doit être rompu, le cas échéant.

En ce qui concerne ABX et les questions qui m'ont été posées au sujet de la situation actuelle, aujourd'hui, le conseil d'administration discutait – c'est sa tâche et non la mienne – sur la valorisation d'ABX et sur les étapes de création du holding comme prévu. Pour ma part, je veillerai évidemment à l'application correcte et stricte de la décision prise par le gouvernement qui représente l'Etat, actionnaire encore toujours majoritaire de la SNCB. Je m'assurerais donc que les décisions prises pour la création de ce holding et la valorisation d'ABX soient conformes au choix fait par le gouvernement en cette matière.

Une autre question revient dans plusieurs de vos interventions au sujet de la gestion actuelle de la SNCB. Est-elle en danger? Les choses fonctionnent-elles? Non, elle n'est pas en danger et oui, les choses fonctionnent. Le conseil d'administration est compétent pour toutes les tâches de gestion. Il s'est déjà réuni deux fois, presque au rythme d'une réunion par semaine. Il veille à l'exécution des tâches de gestion.

Les délégations de compétences des directeurs actuels ont été confirmées, de même que la procuration pour le travail qu'ils doivent effectuer leur est donnée pour que l'entreprise puisse fonctionner normalement.

J'en viens aux actes de gestion que prend ou ne prend pas l'administrateur délégué actuel qui est bien M. Heinzmann, je le confirme. Il a été désigné par arrêté royal. On ne peut pas, d'une simple déclaration, délier une nomination faite par arrêté royal. M. Heinzmann a d'ailleurs participé au conseil d'administration du 6 mai. Nous verrons s'il participe au suivant mais il reste, en tout état de cause, l'administrateur délégué jusqu'à désignation de son successeur, dans un délai que j'espère raisonnable et court.

Il a pris la fonction car il a été désigné par un arrêté royal, quoi de plus normal. Il est venu au conseil d'administration et d'ailleurs, il a fait une série de déclarations en tant qu'administrateur délégué avant même sa démission. Il a dit: "je suis le nouvel administrateur délégué". C'est bien la preuve que, pour lui en tout cas, il occupait cette fonction.

Het huidige beheer van de NMBS is niet in gevaar. De raad van bestuur heeft al twee keer vergaderd. De nodige bevoegdheden en volmachten van de directeurs werden overgedragen zodat de onderneming normaal kan functioneren.

De huidige gedelegeerd bestuurder is wel degelijk de heer Heinzmann. Hij werd bij koninklijk besluit aangewezen. Hij blijft gedelegeerd bestuurder tot zijn opvolger is benoemd. Ik hoop dat dit binnen een redelijke en afzienbare tijd werkelijkheid zal zijn.

Er is geen sprake van enige schadeloosstelling. Ik heb dat nooit voorgesteld en hij heeft daar nooit om verzocht.

Le montant de 2.355 euros par mois est fixé par la loi pour tous les commissaires du gouvernement. Il tient également compte des responsabilités liées à cette fonction. Le commissaire du gouvernement doit contrôler la légalité des décisions de la SNCB. Il arrive très souvent que les commissaires du gouvernement n'exercent pas leur fonction à temps plein, même si ce n'est probablement pas la meilleure solution. La fonction de commissaire du gouvernement est politique: il exerce le contrôle au nom du gouvernement.

Une question portait sur le recours à des membres du personnel et la compatibilité avec la directive européenne. La note de la SNCB ne reflète pas le point de vue du commissaire du gouvernement. Il n'y a pas de contradiction avec la directive européenne, laquelle recommande précisément un contrôle de la légalité et de l'utilisation des deniers publics.

Les personnes supplémentaires proviennent de la SNCB, comme le prescrit d'ailleurs la loi.

En ce qui concerne les indemnités ou un quelconque dédommagement, il n'en est pas question. Il n'a d'ailleurs jamais été question d'indemnités de rupture entre la SNCB et M. Heinzmann ou, comme certains l'ont prétendu, entre le gouvernement et M. Heinzmann. Il n'y a jamais eu de proposition ni de ma part, ni demande de sa part puisqu'il n'avait pas encore signé de contrat qui établissait des règles contractuelles en cas de démission. Dès lors, il n'y a pas un franc qui sera utilisé à un quelconque dédommagement, si ce n'est le jeton de présence qu'il touchera comme n'importe quel participant à un conseil d'administration.

Je vous rassure, il n'y a là aucun débours pour l'Etat.

Ik kom tot de vragen over de regeringscommissaris. In de schriftelijke vragen werd het bedrag van 2.355 euro per maand genoemd. Ik wil bevestigen dat het koninklijk besluit in dit bedrag heeft voorzien voor alle regeringscommissarissen. Ik heb hier de benoemingen van andere regeringscommissarissen inzake Belgacom en andere openbare bedrijven die in de vorige legislatuur door de vorige regering werden benoemd. Deze vergoeding is niet alleen gebaseerd op het aantal werkuren, maar er werd tevens rekening gehouden met de verantwoordelijkheid van deze functie. De regeringscommissaris moet immers alle beslissingen van de NMBS op hun legaliteit verifiëren. De vorige regeringscommissaris, de heer Forton, oefende zijn functie van regeringscommissaris niet op fulltime basis uit. Hij was en is directeur-generaal in de administratie. Dit is misschien een anomalie. Misschien is het noodzakelijk dat de regeringscommissarissen hun job fulltime uitoefenen. Op dit ogenblik is de realiteit anders en bekleden de regeringscommissarissen ook een andere functie. De regeringscommissaris bij De Post, de heer Schranz, is bijvoorbeeld ook de adjunct-kabinetschef van de heer Daems; de heer Rutten is de kabinetschef van de heer Duquesne en regeringscommissaris bij Astrid; de heer De Borgher is secretaris-generaal van mijn administratie en ook regeringscommissaris bij Belgocontrol, enzovoort. Die personen hebben ook een andere functie. De functie van een regeringscommissaris is een politieke functie. Zij oefenen de controle uit voor de regering. Ik kan niet begrijpen dat er mensen van mening zijn dat een regeringscommissaris geen politieke functie bezit. Voor mij is dat een evidente zaak, hij voert immers controle uit voor de regering. Hij vertegenwoordigt de regering in het kader van de verificatie van de legaliteit in alle openbare bedrijven of andere bedrijven waar een regeringscommissaris bestaat.

Een schriftelijke vraag ging over het aantal medewerkers en het respect van de Europese richtlijnen. De nota werd geschreven door de NMBS en weerspiegelt mijns inziens de vragen van de regeringscommissaris niet. Men spreekt in die nota over twee jurist-economisten die de taak hebben om de NMBS-documenten te verifiëren. Dit is totaal conform met de Europese richtlijn: de regeringscommissaris houdt zich niet bezig met het beheer van de NMBS, maar heeft als taak de controle ervan. Het is juist de Europese richtlijn die om deze controle vraagt: de controle op de legaliteit en het gebruik van de publieke middelen en het belastingsgeld. Het personeel, dat bestaat uit twee of drie personen, dient te helpen bij de controle. Dit gaat uiteraard over personeel van de NMBS. De reden daarvoor is dat de wet van 1991 erin voorziet dat

L'ancien commissaire disposait d'une administration de quinze personnes pour effectuer ce travail. En ce qui concerne les nominations politiques, l'organe de contrôle qu'est le conseil d'administration fait selon le gouvernement et moi-même office de miroir.

Les organes de gestion doivent être, selon moi et selon le gouvernement, des organes dépolitisés. En revanche, le conseil d'administration effectue le contrôle au nom de l'actionnaire ultra-majoritaire que représente l'Etat.

J'espère que, sans tarder, nous pourrions parler du contrat de gestion. Il faut que nous puissions rapidement nous pencher sur les questions liées à la transposition de la directive européenne relative à l'indispensable régulation. Cela doit se faire à côté du travail effectué, au sein de l'entreprise elle-même, sur la fameuse réforme de New Cargo. Il ne s'agit pas de faire autre chose que ce que nous avons prévu dans la loi, dans le respect du prescrit européen et des spécificités de la SNCB.

het bedrijf alle middelen, die staan beschreven in de wet, die nodig zijn ter beschikking van de regeringscommissaris moet stellen.

De vorige commissaris beschikte natuurlijk over een hele administratie en vijftien personen om dat te doen.

Een ander element betreft de politieke benoemingen. Ik herhaal wat ik al twee tot drie keer in de Kamer heb gezegd. Het controleorgaan, dus de raad van bestuur, is volgens mij en volgens de regering, een spiegel. Het is evident dat de controle, in hoofde van de regering, een spiegel kan vormen.

Les organes de gestion doivent être, selon moi et selon le gouvernement, des organes dépolitisés c'est-à-dire que les personnes désignées soient dénuées, au-delà de leurs compétences propres, de liens directs avec les partis. Par contre, le conseil d'administration, lui, effectue le contrôle au nom de l'actionnaire ultra-majoritaire que représente l'Etat.

Voilà donc quelques éléments de réponse à la fois factuels, plus généraux sur les questions que vous m'avez posées. Il me semble que j'ai répondu à l'essentiel. J'espère que, rapidement, nous pourrons ici parler du contrat de gestion, de cette négociation avec le comité stratégique, dont il faut qu'elle commence le plus vite possible, sur tous les éléments liés à l'amélioration du fonctionnement et du service offert aux voyageurs. Il faut que nous puissions rapidement nous pencher sur les questions liées à la transposition de la directive européenne sur l'indispensable régulation. Cela doit se faire à côté du travail dans l'entreprise elle-même sur la fameuse réforme de New Cargo, qui doit positionner le mieux possible le secteur B-Cargo face à la libéralisation du fret ferroviaire pour mars 2003. Notre travail est évidemment d'assurer la transposition législative conformément à la loi qui a été adoptée récemment et qui est d'application. Il ne s'agit pas de faire autre chose que ce que nous avons prévu dans la loi, c'est-à-dire dans le cadre d'une société qui bénéficie d'une unicité juridique, de créer un organe régulateur fort et un organe indépendant répartiteur de sillons. C'est indispensable si nous voulons respecter, d'une part, le prescrit européen et, d'autre part, les spécificités de la SNCB, que nous avons d'ailleurs voulu confirmer dans les textes qui ont été adoptés et qui sont maintenant d'application.

01.13 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik heb slechts drie punten naar voren te brengen. Ten eerste, u zegt ons dat de heer Heinzmann wel degelijk werd aangeworven omdat er een koninklijk besluit was. Neem mij niet kwalijk, maar een koninklijk besluit bindt u, maar niet de betrokkene indien hij niet akkoord gaat. U zou om het even wie die hier zit, zelfs mij, aan het hoofd laten. Het koninklijk besluit is waardeloos. Er is geen contract ondertekend, er is geen formele sollicitatiebrief noch de nodige documenten die aan alle kandidaten werden gevraagd. Wij gaan daar niet bij blijven stilstaan. Ik denk dat iedereen daar stilaan van overtuigd is.

Ten tweede, u zegt ons dat de raad van bestuur politiek getint is. U zegt dat de raad van bestuur een weerspiegeling van de maatschappij moet zijn. Wat is dat voor een theorie? Ik dacht dat een

01.13 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Un arrêté royal engage bel et bien le gouvernement mais pas M. Heinzmann si celui-ci n'est pas d'accord. Il n'y a pas de contrat de travail et pas de candidature valable.

Selon la ministre, le conseil d'administration a une composition politique parce qu'il doit être le reflet de la société. Je pensais qu'il devait s'agir de personnes au fait des activités de

raad van bestuur eerst en vooral moest zijn samengesteld uit personen die kennis hebben van de spoorwegen. De heer Heughebaert van Agalev in Gent zit in de raad van bestuur als mobiliteitsdeskundige. Hij is mobiliteitsdeskundige omdat hij elke dag het traject Gent-Brussel aflegt. Dat is het voornaamste argument. Voorts bezit hij ook geen auto. Dat heeft hij zelf gezegd. Dat is voor u iemand die er iets van kent.

Ten derde, over ABX werd beweerd dat de spoorwegterreinen ondergewaardeerd werden om ze dan aan een lage prijs aan ABX te kunnen verkopen, zodat ABX ze dan opnieuw kan verkopen aan een normale prijs en met de beoogde winst zijn schulden kan aflossen. In alle eerlijkheid, ik heb deze vraag niet gesteld, maar verscheidene collega's hebben dit probleem aangekaart zodat ik het niet nodig vond om daarop terug te komen. Ik heb op dat vlak geen antwoord. Misschien vergis ik mij, dan kunt u mij straks terechtwijzen.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

01.14 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer Van Campenhout, de reden waarom wij dringend deze commissie hebben bijegevraagd is, ten eerste, omdat er zich de afgelopen weken zeer ernstige zaken hebben voorgedaan. Er werd in plenaire vergadering gelogen. Niet door de eerste de beste, maar door de eerste minister en door de vice-eerste minister van dit land. Zij hebben u en ons voorgelogen en blijven nog liegen bij interpellaties. Vrijdagavond, in een politieke uitzending, hoorde ik de eerste minister, in zijn gekende stijl, zeggen dat de nieuwe gedelegeerd bestuurder zelf zijn directiecomité zal mogen samenstellen. Iedereen weet dat dit reeds werd geregeld op regeringsniveau. De namen hebben in de kranten gestaan. Desondanks verklaart de eerste minister dit, tegen beter weten in. Hij had bijna weer gezegd: "Ik kan toch zelf niet met de treinen gaan rijden", zo enthousiast klonk hij.

Mevrouw de minister, dan zegt u dat wij vanuit de oppositie op een onnatuurlijke wijze deze zaak proberen te rekken en spijkers op laag water zoeken. Het is toch duidelijk dat hier iets ernstigs aan de hand is met de politieke cultuur of het gebrek eraan in dit land.

Ten tweede, wij zijn echt bezorgd over het bedrijf en de toekomst ervan. Het is deze regering die drie jaar geleden heeft gezegd dat zij een nieuwe maatschappij zou uitbouwen met nieuwe structuren. Een nieuwe NMBS, met een toekomst, een spoorparadijs gelijk. Na drie jaar bestuur stellen wij vast dat dit bedrijf dieper dan ooit in het moeras is weggezonden. Het enige dat de regering heeft gedaan is de raad van bestuur politiek benoemen met een gedelegeerd bestuurder die er niet is, met een voorzitter die eigenlijk een "gebuisd" gedelegeerd bestuurder is, met drie liberale kabinetsmedewerkers die intussen al het benoemingscomité naar zich hebben toegetrokken en een politiek secretaris. Dat zijn zes benoemingen van de tien. Die raad van bestuur bestuurt vandaag in feite de NMBS. De gedelegeerd bestuurder is nergens voor nodig. Als ik de minister mag geloven zou de oproep tot kandidaten beter worden ingetrokken, want het bedrijf kan perfect zonder gedelegeerd bestuurder. De zeer bekwame raad van bestuur heeft alle touwtjes in handen en zorgt ervoor dat alles zonder problemen verloopt, hoewel iedereen weet dat er inderdaad zeer grote problemen zijn in dit bedrijf

la SNCB.

La ministre n'a pas répondu aux questions relatives à la construction qui a permis de vendre des terrains de la SNCB en dessous du prix à ABX, laquelle les a alors revendus au prix du marché afin d'éponger sa dette grâce au bénéfice de cette transaction.

01.14 Jos Ansoms (CD&V): Nous avons demandé la convocation de cette commission parce que des faits graves se sont produits au Parlement : le premier ministre et la vice-première ministre ont menti. M. Verhofstadt a annoncé en effet que le nouvel administrateur délégué pourrait constituer lui-même son comité de direction alors que ce comité a déjà été reconstitué à l'heure qu'il est.

Nous nous soucions de la culture politique actuelle et de l'avenir de la SNCB. Or, après trois ans, la coalition arc-en-ciel a complètement échoué dans son projet d'assainissement de notre société des chemins de fer. Au lieu de cela, nous sommes confrontés à un conseil d'administration nommé politiquement qui gère aujourd'hui la SNCB sans administrateur délégué et avec un comité de direction reconstitué.

Chacun sait que la SNCB est aux prises avec de graves difficultés. J'éprouve beaucoup d'admiration pour le personnel qui, en dépit du cafouillage du gouvernement, continue à faire son travail.

Je voudrais ajouter trois dernières observations. M. Heinzmann a-t-il

vertrekkende van een niet aanwezige gedelegeerd bestuurder die één raad van bestuur gedurende één uur heeft bijgewoond. Meer is hij daar niet geweest en hij zal er ook niet meer komen.

Er is een heraangesteld directiecomité en 42.000 werknemers die de afgelopen weken door de regering in diskrediet werden gebracht. Beschuldigd van intimidaties. Beschuldigd van valse boekhouding enzovoort. U zegt nu dat er in dat bedrijf geen enkel probleem is, dat alles op wieltjes loopt en dat iedereen daar vol verantwoordelijkheidszin zijn job doet. Ik heb inderdaad in dezelfde uitzending waar hier naar is verwezen gezegd dat ik veel bewondering heb voor het personeel, dat ondanks het geklungel van de regering toch zijn verantwoordelijkheid blijft opnemen. Ik maak mij zeer grote zorgen over het voortbestaan en de evolutie van het bedrijf de eerstvolgende weken.

In verband met de vragen die ik heb gesteld heb ik nog drie korte bemerkingen.

réellement participé à une procédure de sélection? A-t-il été classé premier? Combien a coûté cette procédure? Combien coûtera la nouvelle procédure? Ensuite, sur quelle base la ministre envisage-t-elle de répartir les six mandats du comité stratégique entre les candidats présentés par les syndicats? Troisièmement, je voudrais faire observer que les manœuvres et les bordées d'injures ne cessent pas à propos d'ABX alors que c'était aussi le gouvernement qui voulait que M. Schouppe dirige cette société. Et entre-temps, le premier ministre continue de déclarer à qui veut l'entendre que tout va pour le mieux.

De **voorzitter**: U bent nu opnieuw meer dan vijf minuten aan het woord.

01.15 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb daarstraks mijn tien minuten spreektijd niet nodig gehad.

De **voorzitter**: U formuleert drie opmerkingen in één zin.

01.16 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb geen antwoord gekregen op essentiële vragen. Is de heer Heinzmann gescreend geweest in die eerste fase? Was hij de eerste in de screening? De kosten hiervan bedroegen 5,5 miljoen frank. Ik vermoed dat er nu een nieuw bedrag zal worden uitgetrokken voor de nieuwe procedure? Over welk bedrag gaat het?

Ten tweede, wat het strategisch comité betreft, zijn er volgens u kandidaturen opgevraagd aan de vakbonden. Op welke basis gaat u de verdeling doen tussen de zes mandaten? Gebeurt dat op basis van het aantal leden? Gebeurt het op een objectieve manier?

In verband met ABX worden opnieuw dezelfde spelletjes gespeeld door de heer Van Campenhout en anderen. Er worden verdachtmakingen geuit ten aanzien van ABX. Het is toch diezelfde regering die aan de heer Schouppe heeft gevraagd om ABX verder fulltime te gaan leiden en uit te bouwen tot een grote Europese speler? Diezelfde spelletjes worden hier ook nog altijd gespeeld tussen socialisten en Ecolo die mekaar verwijten, zeker vanwege mevrouw Coenen, van een zekere vorm van poujadisme. Dat gaat gewoon door. Het gaat zelfs zo ver dat binnen de regering erge vormen van scheldpartijen plaatsvinden. Ik verwijs naar een recent artikel waar de fractieleider van de Senaat zegt dat hij in de regering zit met de Waalse socialisten die maffiafiguren zijn. Daarop vraagt de journalist: "Dat betekent dus dat u met de maffia in de regering zit?" Waarop de fractieleider van de Senaat antwoordt: "Dat is waar, maar wij hebben nu eenmaal geen andere keuze".

De journalist vraagt dan aan de fractieleider van de Senaat of dit

betekent dat hij met de maffia in de regering zit. Het antwoord is dat dit waar is maar dat zij nu eenmaal geen andere keuze hebben.

Dat wordt allemaal toegedekt. Dan zegt die eerste minister, aan de hele bevolking in Vlaanderen, dat er met dit dossier geen enkel probleem is, dat alles heel goed gaat, dat op 17 mei de kandidaturen zullen worden gescreend en dat er voor het einde van de maand mei een nieuwe gedelegeerd bestuurder zal zijn en dat het bedrijf geen enkel probleem heeft.

Dat wens ik aan te klagen.

De **voorzitter**: Alvorens het woord te geven aan mevrouw Lalieux wil ik de aandacht van de collega's op het volgende vestigen.

Mijnheer Ansoms, u zegt dat een beschuldiging van poujadisme erg is en u roept u dan de heer Schalck aan.

Wat men in dit land blijkbaar niet weet – en het wordt tijd dat het eens wordt gezegd – is dat Pierre Poujade, de stichter van de poujadistische partij, sinds het begin van de jaren zestig een eminent lid is van de Parti Socialiste in Frankrijk en zelfs verkozen is. Dat is geen beschuldiging, dat is geen belediging. Het is een socialist, punt aan de lijn.

01.17 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je vous remercie pour votre "gentil éclairage". Je remercie également tous les collègues qui utilisent des termes assez désagréables à l'égard d'un parti. Je regrette vraiment les commentaires émis tant par les écolos francophones que néerlandophones. C'est là une pratique tout à fait détestable.

Je trouve également détestable que des journalistes et que certains collègues cautionnent des rumeurs qui sont à l'origine d'un climat tout à fait pourri au sein de la SNCB. De plus, le débat d'aujourd'hui ne relève malheureusement pas le niveau. Je déplore que ce débat n'ait fait l'objet d'aucune préparation. Un échange de vues de 10 minutes sur la SNCB ne veut absolument rien dire, surtout que chacun a voulu donner son point de vue sur ABX, B-Cargo, etc. Je ne comprends toujours pas la nécessité de ce type de débat. D'ailleurs, je n'y participerai bientôt plus.

Le PS est régulièrement cité. Des rumeurs sont lancées et font ensuite l'objet de démentis de la presse. Permettez-moi de vous dire que les éléments donnés dans le cadre de ces démentis sont bien différents des rumeurs. Ainsi, le syndicat libéral, qui je le rappelle, est le syndicat le plus faible de la SNCB, a écrit à l'administrateur délégué pour lui offrir son aide, mais également pour placer ses propres membres. Ce syndicat, qui ne compte pourtant qu'un petit pourcentage du personnel syndiqué de la SNCB, occupera bientôt, par l'intermédiaire de l'un de ses membres, un poste au comité stratégique. J'espère qu'il y fera un travail plus constructif.

J'en viens maintenant au retard dont a fait l'objet le projet. Je rappelle que nous avons demandé la simultanéité parce que nous voulions avoir des assurances du gouvernement et du parlement régional flamand – et nous avons raison – en ce qui concerne le permis de bâtir. En effet, il ne faut pas se faire avoir sur tous les plans. Cette

Le **président**: On peut dire que Pierre Poujade est un membre éminent du Parti Socialiste français.

01.17 Karine Lalieux (PS): Ik betreur de uitspraken van de Franstalige en Nederlandstalige Groenen.

Ik vind het eveneens verwerpelijk dat journalisten en bepaalde collega's aan de oorsprong liggen van geruchten die het klimaat binnen de NMBS verzieken. Het debat van vandaag is ook beneden alle peil.

De PS wordt geregeld met de vinger gewezen. Geruchten worden nadien weer ontkend en dan krijgen we vaak een heel ander verhaal: zo zou de liberale vakbond, de vakbond met het minste aantal leden bij de NMBS, de gedelegeerd bestuurder een brief hebben geschreven om hem zijn hulp aan te bieden maar ook om zijn eigen leden aan mandaten te helpen: die vakbond krijgt binnenkort een zitje in het strategisch comité...

Wat betreft de vraag waarom het ontwerp zo lang aansleept, hadden wij een gelijktijdige behandeling geëist om waarborgen van de regering en

simultanéité était donc légitime.

Quant à la double signature, je rappelle qu'elle était tout à fait pertinente. Si nous avons insisté pour l'avoir, c'est par fidélité fédérale, pour contrer tout objectif de régionalisation de la SNCB et donc pour assurer son unicité.

Je ne nierai pas la problématique de la gare de Liège. La parole a été donnée à un directeur général à ce sujet. Il s'est expliqué dans certains journaux. Ses explications me semblent pleinement convaincantes. Il a bien dit que des chiffres tout à fait fantaisistes avaient été avancés de toutes parts.

Ce climat n'est pas pour rassurer les travailleurs de la SNCB, les citoyens ou les usagers sur l'avenir.

Les syndicats ne seront sans doute pas auditionnés dans le cadre de cette affaire, ce qui est, selon moi, préférable, monsieur le président. J'espère qu'après les accusations dont ils ont fait l'objet, leur honneur sera tout à fait rétabli. Nous verrons quelle sera la décision de la justice à ce sujet. En effet, vous savez qu'une plainte a été déposée par certains des syndicats concernés.

Pour ma part, je souhaiterais que l'on organise un débat serein sur le contrat de gestion et la problématique de l'endettement. Apparemment, bon nombre de partis ont des propositions à faire en ce qui concerne l'endettement, la reprise d'une partie de la dette, etc. Je voudrais que les débats soient fixés à l'avance et sur des problématiques particulières.

Beaucoup d'auditions ont eu lieu au sujet d'ABX. En définitive, elles n'ont fait l'objet d'aucune conclusion. Nous procédons à des auditions sur de nombreux sujets mais elles ne font jamais l'objet de conclusion. A nouveau, on laisse aller le travail!

J'en viens au comité stratégique. Les syndicats vont vous répondre, madame la ministre, mais, de toute façon, il est composé de l'ensemble du conseil d'administration. Pour le moment, on ne peut donc pas travailler et avancer réellement. Les syndicats ne sont donc pas responsables si, encore une fois, on n'avance pas.

De **voorzitter**: De heer Schouppe heeft zowel via de pers als rechtstreeks aan mij gevraagd om hier te worden gehoord. Ik wil dit wel signaleren. Collega's, we gaan dit onmiddellijk na het einde van het debat bespreken. Nu mag iedereen repliceren.

01.18 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik ben heel erg verwonderd als ik mevrouw de minister daarnet hoor verklaren dat voor haar de raad van bestuur van de NMBS een spiegel moet zijn van de samenstelling van de regering omdat dat een controleorgaan is maar dat de beheersorganen gepolitiseerd moeten zijn.

Mevrouw de minister, in de wet die uzelf hebt voorgesteld staat dat de bestuurders gekozen worden overeenkomstig de complementariteit van hun competentie inzake financiële en boekhoudkundige analyse, juridische aspecten, hun kennis van de vervoerssector, hun deskundigheid inzake mobiliteit, personeelsstrategie en sociale relaties. Hierin staat niets over een of

het Vlaams Parlement met betrekking tot de bouwvergunning te verkrijgen: men mag zich niet helemaal in de luren laten leggen...

De dubbele handtekening had tot doel iedere poging tot regionalisering van de NMBS te counteren.

Ik zal het probleem van het station van Luik niet ontkennen: een directeur-generaal wist ons met zijn uitleg terzake volledig te overtuigen.

Dat klimaat zal de werknemers van de NMBS, de burgers en de reizigers niet geruststellen voor wat de toekomst betreft. De vakbonden zullen wellicht niet worden gehoord. Ik hoop dat zij na de beschuldigingen die tegen hen werden geuit volledig in ere zullen worden hersteld. Ik wil pleiten voor een sereen debat over het beheerscontract en het probleem van de schuldenlast. Er hebben tal van hoorzittingen over ABX plaatsgevonden. Zij hebben uiteindelijk geen besluiten opgeleverd. Men laat de dingen maar op hun beloop!

Dan kom ik tot het strategisch comité. Het is niet de schuld van de vakbonden dat eens te meer geen enkele vooruitgang wordt geboekt.

01.18 Frieda Brepoels (VU&ID): Je m'étonne que le ministre trouve normal que le conseil d'administration soit politisé. Je pensais que les administrateurs étaient choisis pour leur complémentarité au niveau financier et économique. Selon moi, c'est également ce qui est prévu dans les statuts. Il en va naturellement autrement en ce qui concerne le commissaire du gouvernement. Celui-ci exerce sa

andere politieke aanhankelijkheid. Het gaat hier duidelijk over kennis, kunde en ervaring. Ze moeten zelfs hun titels voorleggen op het ogenblik dat in het Staatsblad hun kandidatuurstelling wordt gevraagd. Ik vraag mij af waar deze regering mee bezig is. Wat de regeringscommissaris betreft, dat is een andere zaak. De regeringscommissaris is inderdaad een politieke functie die de controle voor de regering doet. Ik vind het bevreemdend als u een vergelijking maakt tussen bijvoorbeeld de regeringscommissaris van de NV Astrid en de NV NMBS. Het is niet omdat in de NV Astrid de regeringscommissaris niet fulltime bezig is, dat dit binnen de NMBS niet zou moeten zijn. Dat lijkt mij logisch. U hebt altijd enorm geklaagd, en terecht, over het feit dat u geen controle hebt over het reilen en zeilen in dat bedrijf. In elke universiteit in Vlaanderen is de regeringscommissaris fulltime bezig met die zaak. Dat kan ik heel moeilijk begrijpen.

Ten tweede, u zegt dat de raad van bestuur functioneert. De raad van bestuur functioneert niet volgens de wet. Op dit ogenblik is de raad van bestuur samengesteld uit slechts 9 mensen, namelijk 5 Franstaligen en 4 Nederlandstaligen. Dat is niet conform de wet. In de loop van de volgende weken zult u nog serieuze problemen krijgen op het ogenblik dat deze raad van bestuur allerlei beslissingen neemt, niet alleen inzake samenstellingen van allerlei comités maar ook inzake beheersbeslissingen voor de NMBS.

Ten derde, hebt u niet geantwoord op mijn vraag hoe de verdeling van de vakorganisaties binnen het strategisch comité onder de zes leden zal gebeuren. Zal dat gebeuren op basis van het aantal leden?

Tenslotte, is de figuur van de heer Bourlard toch ook niet onbelangrijk. Ik begrijp dat de collega's van de PS daar problemen mee hebben. Het is niet de Nederlandstalige pers die heel dat dossier uitgemolken heeft, het is de Franstalige pers die in feite al die dossiers eens op rijtje heeft gezet, ook dossiers die wij hier in de commissie al hebben aangehaald en waarvan de minister ook niet meer kan zeggen dan wat de NMBS er haar over vertelt. Is het dan niet de moeite om, vooraleer men een dergelijk iemand aanduidt als tweede gedelegeerd bestuurder, tenminste een onderzoek in te stellen naar al de zaken die hier naar boven komen en uitgespit zijn in de pers. Ik ben ervan overtuigd en de minister heeft het ook al heeft gezegd, dat heel die vastgoedpolitiek die de afgelopen jaren in de NMBS werd gevoerd de moeite is om eens even onder de loop te nemen.

Mevrouw de minister, ik vind het spijtig dat u op die manier reeds in een nieuw beleid voor de NMBS wilt starten. Dat belooft alvast voor de toekomst.

01.19 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, de heer Ansoms sprak hier over poujadisme. U hebt gezegd, mijnheer Ansoms, dat dit geen poujadisme maar gewoon platte politiek is.

De heer Ansoms verwees naar de eerste minister. Ik heb de premier een boeiend interview horen geven. Mijnheer Ansoms, ik heb de eerste minister niet horen zeggen dat de treinen gingen botsen. Ik heb de eerste minister ten overstaan van de bevolking niet de valse sfeer horen creëren dat er dramatische ongelukken gingen gebeuren. Ik heb mensen, die anders ernstige en verantwoorde politici zijn, ook

mission de contrôle au nom du gouvernement.

Le conseil d'administration ne se compose actuellement que de neuf membres, quatre néerlandophones et cinq francophones. Cette configuration ne correspond pas aux dispositions de la loi, et le ministre pourrait le regretter. Il reste très vague sur la constitution d'un comité de contrôle.

La personne de Monsieur Bourlaer ainsi que la note qu'il a rédigée suscitent le doute, particulièrement dans la presse francophone.

01.19 Ludo Van Campenhout (VLD): M. Ansoms a parlé de poujadisme et de politique au ras des pâquerettes à propos du premier ministre. Mais ce n'est pas M. Verhofstadt qui a évoqué des images de trains entrant en collision; ce sont des membres de l'opposition.

in de oppositie, horen zeggen dat, omdat er geen gedelegeerd bestuurder is, er ongelukken gaan gebeuren, in de letterlijke zin dan. Namens de VLD betreur ik dat. Ik betreur dat ook namens de vele verantwoorde mensen die dagelijks op het terrein staan bij de NMBS en voor wie u de sfeer creëert dat die mensen hun taak niet ter harte zouden nemen omdat er geen gedelegeerd bestuurder is. We kunnen dat poujadisme noemen of platte politiek, dat laat ik over aan het oordeel van de voorzitter.

Mijnheer Ansoms, u hebt ook gezegd dat er bekwame mensen in de raad van bestuur moeten komen. Daar ben ik het volledig mee eens. Ik ken een aantal leden van de huidige raad van bestuur. Sommigen ken ik van zeer dichtbij. Het zijn zeer bekwame mensen. Mevrouw Lalieux heeft gerefereerd aan de vakbonden. Collega's, laat ons eerlijk zijn. Mevrouw de minister, waarom hebben wij zo lang over deze wet beraadslaagd? Waarom hebben wij soms nachten besteed, collega Vanoost en anderen, aan deze wet? Omdat sommigen, waaronder u mijnheer Ansoms, de vakbonden absoluut niet uit de raad van bestuur wilden.

01.20 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ...

01.21 Ludo Van Campenhout (VLD): Mevrouw Brepoels, ze worden nu niet gescreend op hun syndicale achtergrond. Dat is een vooruitgang ten aanzien van de vorige raad van bestuur.

Collega Van den Eynde, u heeft het een pedagogische nota genoemd van het VSOA. Didactisch of pedagogisch, de bedoeling is er iets uit te leren. Ik verwijs naar collega Brepoels, het VSOA heeft niet – en de eerlijkheid gebiedt dit te zeggen – zoals de heer Heinzmann gezegd dat de boekhouding van de NMBS vervalst is. Ze hebben wel gezegd, en daar zit dan het pedagogische karakter, dat de boekhouding van de NMBS de bedrijfseconomische realiteit niet weerspiegelt, dat de boekhouding niet transparant is. We moeten daar een les uit trekken, daar sluit ik mij aan bij collega Brepoels. We moeten nu eindelijk, en dat is een opdracht van de nieuwe raad van bestuur, naar een transparante en reële, naar bedrijfseconomische normen boekhouding komen van de NMBS.

Mevrouw de minister, de Europese richtlijn is een zeer groot aandachtspunt voor deze commissie. De liberalisering van het goederenvervoer die in 2003 voor ons staat veronderstelt een zeer transparante analytische boekhouding en een zeer strikte scheiding van de kostprijs en infrastructuur en exploitatie. Het is een bijzondere opdracht van de nieuwe raad van bestuur om die oefening te maken wanneer we vaststellen dat zelfs nu de boekhouding niet volledig bedrijfseconomisch transparant is. Dat is van groot belang wat ABX betreft. We staan voor de liberalisering. Het goederenvervoer per spoor is van fundamenteel belang voor onze economie. Of de schuldgroei te wijten is aan ABX is niet zo relevant. Wat niet kan is dat de NMBS investeert in vrachtwagens maar geen geld heeft om locomotieven voor het goederenvervoer te kopen. Sommige collega's vragen zich af waarom de regering de heer Schouppe aanduidt om ABX te leiden?

Ik vind dat een nogal cynische, maar wel zeer terechte beslissing. De reden voor de heer Schouppe om zwaar in ABX te investeren met dertig miljard frank aan overheidsgeld, een overname van

Moi aussi j'estime que les membres du conseil d'administration doivent être compétents. Je voudrais attirer votre attention sur le fait que si un tel retard s'est accumulé dans le projet SNCB, c'est parce que de tous côtés, de nombreuses voix se sont élevées pour plaider en faveur du maintien des syndicats au conseil d'administration.

01.21 Ludo Van Campenhout (VLD): Le SFLP n'a pas dit que la comptabilité de la SNCB était falsifiée. Ce qu'il a déclaré, c'est qu'elle ne reflétait pas la réalité économique de l'entreprise et n'était pas transparente. Nous nous devons d'élaborer d'urgence une telle comptabilité. D'ailleurs, la directive européenne sur la libéralisation prévoit une comptabilité transparente, avec une distinction nette entre infrastructure et exploitation.

ABX est au centre d'une polémique très vive. Je pense que la SNCB ne doit pas y investir au détriment du transport par voie ferrée. La décision controversée de placer M. Schouppe à la tête d'ABX est certainement défendable car c'est lui qui a programmé une croissance des activités de B-Cargo grâce à ABX.

transportbedrijven via de weg. De heer Schouppe heeft hier verkondigd dat ABX miljoenen tonnen ging aanleveren voor B-Cargo, dat er een enorme synergie zou gaan ontstaan tussen ABX en New Cargo. De man die dat hier is komen verkondigen, lijkt mij inderdaad de ideale man te zijn om ABX te leiden. Om te bewijzen dat hij dat kan zonder miljarden overheids geld en te bewijzen dat er inderdaad transport van ABX naar B-Cargo zou worden getransfereerd. In die zin vind ik dat van de regering een zeer verdedigbare beslissing.

01.22 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik denk dat er vandaag drie punten van belang zijn in het antwoord van de minister. Ten eerste, de dienstverlening van de NMBS is niet in het gedrang gekomen. Dat lijkt mij het allerbelangrijkste. Er wordt ook uitgebreid. Vandaag krijgen de reizigers, vooraleer ze op de trein stappen, croissants. Zonder een afgevaardigd bestuurder kan er blijkbaar iets dat voordien niet kon.

Ten tweede, ik denk dat het politiek ook belangrijk is om te zeggen dat het nu geen zin meer heeft om over mogelijke wetswijzigingen te spreken. Iedereen zou waarschijnlijk zijn accenten willen leggen, maar de wet is wat zij is. Er dient een snelle vooruitgang geboekt te worden om met die wet een aantal beslissingen te nemen.

Ten derde wordt het voor ons dan ook duidelijk welke beslissingen dienen genomen te worden ten gunste van de reiziger. Wij zijn van mening dat het de taak van de regering is om op voorhand duidelijke richtlijnen aan de nieuwe bestuurders en afgevaardigd bestuurder mee te geven.

01.23 André Smets (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, tout le monde sait que dans une entreprise, l'essentiel c'est la gestion des ressources humaines.

Dans ce contexte, la première chose à faire, c'est restaurer la confiance. Mais quand j'entends Mme la ministre dire aujourd'hui que M. Heinzmann a siégé le 6 mai et qu'elle ne sait pas s'il siégera une nouvelle fois – alors qu'elle sait très bien qu'il ne siégera plus – je me dis que ce n'est pas de cette façon-là qu'elle va redonner confiance! M. Heinzmann n'a pas signé de contrat. Il a dit clairement qu'il ne s'occupait pas de la SNCB.

Madame la ministre, je ne sais pas si c'est comme cela que vous allez redonner confiance à l'ensemble des travailleurs qui – je le répète – m'impressionnent par leur disponibilité, leurs compétences et leur dévouement.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De punten 2 tot en met 9 en het punt 11 van de agenda worden naar een latere datum verschoven.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.38 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.38 heures.*

01.22 Daan Schalck (SP.A): Les services à la clientèle de la SNCB ne sont pas menacés et ils sont même étendus. Dans les circonstances actuelles, parler de modifications légales n'a plus de sens. Toutes les nouvelles décisions devront être prises au profit des voyageurs et il incombe à la ministre et au gouvernement de confier explicitement cette mission au nouveau conseil d'administration.

01.23 André Smets (PSC): Iedereen weet dat het personeelsbeleid het belangrijkste element is van een bedrijf. Men moet eerst en vooral het vertrouwen herstellen.

Maar wanneer ik de minister hoor zeggen dat ze niet weet of de heer Heinzmann opnieuw zitting zal hebben terwijl ze heel goed weet dat dat niet het geval zal zijn...