

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 april 2008

VOORSTEL

**tot oprichting van een parlementaire
onderzoekscommissie wat betreft de werking,
het financieel beheer en de verkoop van ABX**

(ingediend door de heer Luc Sevenhans c.s.)

INHOUD

1. Toelichting	3
2. Voorstel	19

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 avril 2008

PROPOSITION

**visant à instituer une commission d'enquête
parlementaire en ce qui concerne
le fonctionnement, la gestion financière et
la vente d'ABX**

(déposée par M. Luc Sevenhans et consorts)

SOMMAIRE

1. Développements	3
2. Proposition	19

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V–N–VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a - spirit	:	Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.	
VB	:	Vlaams Belang	

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ABX heeft over een periode van vijftien jaar een gat van 1,5 miljard euro geslagen in de rekeningen van de NMBS en uiteindelijk in de staatskas, sinds de historische schuld van de NMBS daarin is verdwenen. Wat het boekjaar 2004 alleen betreft, wogen de waardeverminderingen en voorzieningen op ABX voor 400 miljoen euro op het resultaat van de NMBS. In 2006 is ABX voor een habbekrats verkocht aan de Britse investeringsgroep *3i*. De prijs werd overeengekomen tijdens de periode dat een nakende uitspraak van de Europese Commissie inzake misbruik van overheidsgeld als een zwaard van Damocles boven ABX – en de NMBS – hing. Het is ondertussen duidelijk dat de verkoop van ABX niet enkel diende om het zwarte gat waarin reeds 1,5 miljard euro overheidsgeld was verdwenen, kwijt te raken. Waarschijnlijk zijn er ook «vriendendiensten» bewezen. Ondertussen is ABX weer 600 miljoen euro waard. Gedurende vijftien jaar heeft ABX als een parasiet de budgetten die voor de overheidsopdracht van de NMBS waren voorzien, leeggezogen, met als gevolg dat de NMBS dit geld niet kon besteden aan haar taken van openbaar vervoer. Het ABX-debacle is van dezelfde grootteorde als de zaak rond Sabena. Bij Sabena verdwenen over een periode van twintig jaar 1,75 miljard euro overheidsgeld. De schuldenlast van ABX en Sabena te samen zijn goed voor bijna 1,5 percent van de Belgische staatsschuld. Om het Sabena-schandaal in kaart te brengen, werd destijds een parlementaire onderzoekscommissie ingesteld.

Hoe is het met ABX zo ver kunnen komen? Waarom heeft geen enkele verantwoordelijke in de afgelopen vijftien jaar de noodrem opgetrokken om een halt toe te roepen aan de in het niets verdwijnende geldstroom, alhoewel telkens weer vanuit verschillende hoeken gewaarschuwd werd voor de ramp? Het relaas is complex, maar kan niet verhullen dat er zware fouten en onregelmatigheden zijn gebeurd, en dit op grote schaal.

Einde mei 1990 kondigde de NMBS-top aan de colliedienst – destijds het lelijke eendje van de NMBS met een tekort van 21,7 miljoen euro – te willen omvormen tot het nieuw paradepaard van de NMBS. De drie jaar eerder aangevatte reorganisatie van de colliedienst had nog niets opgeleverd, integendeel. Veel was er toen niet nodig om ABX het licht te laten zien: ABX werd geïnformatiseerd voor een bedrag van 1,25 miljoen euro en het oude logo werd vervangen door het nieuwe ABX-logo. Klaar was Kees. De belangrijkste doelstelling bij de oprichting was ABX van in het begin kostendekkend te laten werken. Het vervoer van goederen en pakjes behoort immers

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Sur une période de quinze ans, ABX a creusé un trou d'1,5 milliards d'euros dans les comptes de la SNCB et, en fin de compte, dans les caisses de l'État, depuis que la dette historique de la SNCB y a été engloutie. Rien que pendant l'exercice 2004, les diminutions de valeur et les provisions relatives à ABX ont pesé pour 400 millions d'euros sur le résultat de la SNCB. En 2006, ABX a été vendu pour une bouchée de pain au groupe d'investissement britannique *3i*. Le prix a été convenu au cours d'une période où une décision prochaine de la Commission européenne relative à l'usage abusif des deniers publics menaçait ABX – et la SNCB – telle une épée de Damoclès. Entre-temps, il est clair que la vente d'ABX n'a pas seulement servi à se débarrasser du trou noir où 1,5 milliards de deniers publics avaient déjà été engloutis. Des «services d'amis» ont vraisemblablement aussi été rendus. Dans l'intervalle, la valeur d'ABX s'élève de nouveau à 600 millions d'euros. Pendant quinze ans, ABX a sucé, tel un parasite, les budgets prévus pour la mission de service public de la SNCB, de telle sorte que la SNCB n'a pas pu consacrer cet argent à ses missions de transport public. La débâcle d'ABX est du même ordre de grandeur que l'affaire de la Sabena. Dans l'affaire de la Sabena, 1,75 milliards de deniers publics ont été engloutis sur une période de vingt ans. L'endettement d'ABX additionné à celui de la Sabena représentent près d'1,5% de la dette publique belge. Afin de décrire le scandale de la Sabena, une commission d'enquête parlementaire avait été instituée à l'époque.

Comment ABX a-t-il pu en arriver là? Pourquoi, au cours des quinze dernières années, aucun responsable n'a-t-il tiré la sonnette d'alarme pour mettre fin aux flux d'argent qui disparaissaient en fumée, alors que la catastrophe avait été annoncée de manière répétée de divers côtés? Le récit est complexe, mais il ne peut masquer l'existence de graves erreurs et d'irrégularités, commises à grande échelle.

Fin mai 1990, la direction de la SNCB annonce son intention de faire du service colis – qui, avec un déficit de 21,7 millions d'euros, était considéré comme le vilain petit canard de la SNCB – le nouveau fleuron de la SNCB. La réorganisation du service colis entamée trois ans plus tôt n'avait pas encore porté ses fruits, au contraire. À l'époque, il ne fallait pas grand-chose pour qu'ABX voie le jour: ABX a été informatisée pour 1,25 millions d'euros et l'ancien logo a été remplacé par un nouveau. Le tour était joué. Le principal objectif lors de la constitution était de parvenir, dès le départ, à une gestion couvrant les dépenses de l'entreprise. En effet, le

niet tot de opdrachten van de openbare dienstverlening van de NMBS, wat volgens het beheerscontract betekent dat dergelijke activiteit in financieel evenwicht moet zijn. Aan deze doelstelling werd echter snel getwijfeld toen bleek dat in vergelijking met de dienstverlening van ABX, de toenmalige PTT dezelfde diensten tot drie keer voordeliger aanbood en de privé-koeriersbedrijven een beduidend snellere service verleenden. Bijkomend legde het historische personeelsoverschot een hypothec op de cijfers van ABX en ging kwaliteitsverlies van de dienstverlening gepaard met prijsverhogingen. Tijdens de eerste maanden na haar oprichting verloor ABX één derde van het volume van haar binnenlandse vracht. Toenmalig algemeen directeur van ABX Gilbert Mortaignie pleitte voor zware investeringen om ABX om te vormen tot een gezond en winstgevend bedrijf. De nodige investeringen voor o.a. een nieuw centraal sorteercentrum te Brussel en voor de realisatie van de omschakeling van spoor- op wegvervoer, werden in 1991 maximaal begroot op 35 miljoen euro. Met de nodige eenmalige financiële injectie stelde Mortaignie midden 1990 voor het boekhoudkundig jaar 1991 een break even in het vooruitzicht.

Een maand na de rooskleurige voorspelling van Mortaignie bracht *Team-Consult* een studie uit, waarin het adviesbureau waarschuwde dat ABX in de periode 1991-1996 een schuld zou opbouwen van 175 miljoen euro. Eind 1991 kwam de NMBS-top zelf tot de conclusie dat zelfs een geherstructureerde ABX pas in 1997 vrij van verlies zou draaien, na een gecumuleerd verlies van 168 miljoen euro te hebben opgebouwd en ondanks

- 1) een investering van 45 miljoen euro in de periode 1991-1996,
- 2) een drastische afslanking van het personeelsbestand van 2.700 in 1991 naar 1.400 in 1994 en 700 in 1997,
- 3) het afwentelen van de sociale kosten van het vertrekkend personeel op de NMBS en
- 4) een intrestvrije schuldenlast.

Bovendien werden alle (vracht)wagens van ABX door de NMBS gehuurd, wat ABX een vrijstelling van financiële lasten garandeerde.

Vooraf van de laatste drie privileges kunnen privé-ondernemingen enkel dromen. De NMBS-top en de politieke verantwoordelijken gingen niet over tot het opdoeken van ABX, alhoewel dit scenario onder druk van de cijfers noodgedwongen werd besproken. Een verkeken kans en het begin van een eindeloze lijdensweg, zo blijkt nu. Om de onheilsgodinnen nog meer te tarten, werd ABX van onder de hoede van Antoine Martens weggetrokken en ondergebracht bij de PS-gestuurde afdeling Marketing en Verkoop van Louis Devillers.

transport de marchandises et de colis ne relève pas des missions de service public de la SNCB, ce qui signifie, aux termes du contrat de gestion, qu'une telle activité doit être en équilibre financier. Cet objectif a toutefois rapidement été mis en doute lorsqu'il est apparu que, par rapport au service proposé par ABX, les anciennes PTT offraient les mêmes services au tiers du prix tandis que les entreprises de courrier privées proposaient un service nettement plus rapide. En plus, le personnel historiquement excédentaire d'ABX hypothéquait les chiffres de l'entreprise et la baisse de la qualité du service s'est accompagnée de hausses des prix. Durant les premiers mois qui ont suivi sa constitution, ABX a perdu un tiers du volume de son fret intérieur. Gilbert Mortaignie, qui était alors directeur général d'ABX, a insisté pour que l'on réalise de gros investissements pour faire d'ABX une entreprise saine et rentable. Les investissements nécessaires pour aménager un nouveau centre de tri central à Bruxelles et réaliser la conversion du transport ferroviaire en transport routier ont été chiffrés à 35 millions d'euros maximum en 1991. Moyennant cette injection financière unique qui s'imposait, M. Mortaignie prévoyait, à la mi-1990, qu'un équilibre serait atteint pour l'exercice comptable 1991.

Un mois après les prévisions optimistes de M. Mortaignie, *Team-Consult* a publié une étude dans laquelle le bureau de consultance avertissait qu'ABX constituerait une dette de 175 millions d'euros entre 1991 et 1996. Fin 1991, la direction de la SNCB elle-même arrivait à la conclusion que même après avoir été restructurée, ABX ne pourrait fonctionner sans perte qu'en 1997, après avoir constitué des pertes cumulées de 168 millions d'euros et malgré

- 1) un investissement de 45 millions d'euros entre 1991-1996,
- 2) une réduction drastique de l'effectif, qui passe de 2.700 unités en 1991, à 1.400 en 1994 et à 700 unités en 1997,
- 3) la prise en charge par la SNCB des coûts sociaux liés aux départs de membres du personnel et
- 4) des dettes sans intérêts.

En outre, tous les véhicules (camions) d'ABX ont été loués par la SNCB, ce qui a dispensé ABX de charges financières.

Aux trois derniers privilèges, les entreprises privées ne peuvent accéder qu'en rêve. La direction de la SNCB et les responsables politiques n'ont pas procédé à la liquidation d'ABX, bien qu'ils aient été contraints d'examiner ce scénario sous la pression des chiffres, ce qui apparaît maintenant comme une occasion manquée et le début d'un interminable calvaire. Un malheur ne venant jamais seul, ABX, alors placée sous l'égide d'Antoine Martens, a été confiée au département Marketing et Vente de Louis Devillers téléguidé par le PS.

In 1992 liep het verlies van ABX op tot 60 miljoen euro. Omdat ABX nog niet beschikte over een gescheiden boekhouding en een aantal uitgaven mogelijk niet of onvoldoende verrekend werden, lag het verliescijfer allicht hoger. Midden 1993 werd het verlies van ABX voor 1993 beraamd op 25 miljoen euro. Het werd 63 miljoen euro. Ondertussen werd Mortaignie vervangen door Jean-Louis Dermaux als algemeen directeur van ABX om de herstructurering tot «verzelfstandigde *business unit*» binnen de NMBS in goede banen te leiden. Eens dit begin 1994 verwezenlijkt was, droomde de NMBS luidop van een gedeeltelijke privatisering van ABX tegen einde 1995 en het verdwijnen van het zorgenkind uit de NMBS-boeken tegen 1997. IJdele hersenspinsels die toenmalig gedelegeerd bestuurder van de NMBS Schouppe begin 1997 symbolisch herbegraaft met het vooruitzicht dat de pakjesdienst integraal deel blijft uitmaken van de NMBS om de prioritaire geografische uitbreiding – lees de vlucht vooruit – niet te ondermijnen. In 1994 en 1995 kromp het tekort binnen ABX van 24,8 miljoen euro naar 7,5 miljoen euro. Deze evolutie in de goede richting verleidden Schouppe en Dermaux eind september 1995 tot de verklaring dat ABX reeds in 1996 in plaats van in 1997 *break even* zou draaien. In 1996 tekende ABX nog steeds een verlies op van 5 miljoen euro. Begin 1998 kon Schouppe eindelijk pochen dat ABX voor de eerste maal een boekjaar had afgesloten met een – bescheiden – winst van 1,4 miljoen euro. Het positieve elan werd echter snel omgebogen in een desastreuze negatieve spiraal. Als gevolg van het immense operationeel verlies van het Duitse filiaal Bahntrans en de slechte cijfers van Kersten Hunink en ABX Frankrijk, boekte ABX in 2000 een nettoverlies van 57 miljoen euro, ondanks de eerdere verklaringen van Dermaux dat het verlies voor 2000 beperkt zou blijven en zou worden omgebogen in 50 miljoen euro winst in 2001. Met een tekort van 18 miljoen euro in het eerste halfjaar van 2000 veegde Bahntrans in zijn eentje de 12,5 miljoen euro winst van de rest van ABX uit. Het vooral in het buitenland opgebouwde verlies voor 2001 – ABX was verlieslatend in 18 van de 30 landen waar het in 2001 actief was – werd oorspronkelijk vastgelegd op 60 miljoen euro, een cijfer dat na herziening van de rekeningen werd opgetrokken tot 98,4 miljoen euro. De herziening kwam er nadat *PricewaterhouseCoopers* en twee andere leden van het college van commissarissen van de NMBS, in mei 2002 weigerde de jaarrekeningen van de Franse en Italiaanse divisies van ABX goed te keuren. Houdt men rekening met de afschrijvingen van consolidatieverschillen, dan komt men voor 2001 zelfs op een deficit van 247 miljoen euro. Met andere woorden, ABX was in 2001 verantwoordelijk voor 85 percent van het geconsolideerde verlies van de NMBS. Niet alleen de commissarissen hadden hun twijfels over de dieprode maar nog steeds te rooskleurige cijfers die Schouppe aanbracht: eind 2002 bracht een interne audit van de

En 1992, les pertes d'ABX sont passées à 60 millions d'euros. Comme ABX ne disposait pas encore d'une comptabilité séparée et qu'il est possible que certaines dépenses n'aient pas été imputées ou pas suffisamment, la perte était sans doute encore plus élevée. À la mi-1993, la perte d'ABX pour 1993 a été estimée à 25 millions d'euros. Elle s'est finalement élevée à 63 millions d'euros. Entre-temps, Gilbert Mortaignie a été remplacé par Jean-Louis Dermaux au poste de directeur général d'ABX, afin de mener à bien la restructuration en une «*business unit* autonomisée» au sein de la SNCB. Une fois cette restructuration achevée, début 1994, la SNCB s'est mise à rêver tout haut d'une privatisation partielle d'ABX pour la fin 1995 et de la disparition de cette société à problèmes des comptes de la SNCB à l'horizon de 1997. Vaines chimères, que l'administrateur délégué de la SNCB de l'époque, Étienne Schouppe, a une nouvelle fois enterrées symboliquement, début 1997, en envisageant de maintenir intégralement le service des colis au sein de la SNCB, afin de ne pas miner l'extension géographique prioritaire (lisez: la fuite en avant). En 1994 et 1995, le déficit d'ABX a été ramené de 24,8 millions d'euros à 7,5 millions d'euros. Cette évolution dans la bonne direction a incité Étienne Schouppe et Jean-Louis Dermaux à déclarer, fin septembre 1995, qu'ABX atteindrait déjà le seuil de rentabilité en 1996 au lieu de 1997. En 1996, ABX enregistrait cependant toujours une perte de 5 millions d'euros. Début 1998, Étienne Schouppe pouvait enfin se vanter qu'ABX avait pour la première fois clôturé un exercice sur un bénéfice – modeste – de 1,4 million d'euros. L'élan positif s'est cependant rapidement mué en une désastreuse spirale négative. À la suite de la perte opérationnelle considérable de la filiale allemande Bahntrans et des mauvais chiffres de Kersten Hunink et d'ABX France, ABX a enregistré en 2000 une perte nette de 57 millions d'euros, et ce, alors que Jean-Louis Dermaux avait déclaré précédemment que la perte pour 2000 resterait très limitée et serait convertie en 2001 en un bénéfice de 50 millions d'euros. Avec un déficit de 18 millions d'euros au premier semestre de 2000, Bahntrans a annihilé à elle seule les 12,5 millions d'euros de bénéfice du reste d'ABX. La perte de 2001, concédée surtout à l'étranger (ABX était déficitaire dans 18 des 30 pays où l'entreprise était active en 2001), a été initialement fixée à 60 millions d'euros, un chiffre qui, après révision des comptes, a été relevé à € 98,4 millions. Cette révision est intervenue après que *PricewaterhouseCoopers* et deux autres membres du collège des commissaires de la SNCB eurent refusé, en mai 2002, d'approuver les comptes annuels des divisions française et italienne d'ABX. Si l'on tient compte des amortissements des écarts de consolidation, on arrive même à un déficit de 247 millions d'euros pour 2001. En d'autres termes, en 2001, ABX était responsable de 85% de la perte consolidée de la SNCB. Les commissaires n'étaient pas les seuls à avoir des doutes concernant les

NMBS en een audit van KPMG en *Boston Consulting* de geloofwaardigheid van de cijfers van ABX Frankrijk in diskrediet. Karel Vinck, de nieuwe gedelegeerd bestuurder van de NMBS, klaagde bovendien over het gebrek aan boekhoudkundige medewerking van ABX Duitsland.

In 2002 leed ABX een nettoverlies van 254 miljoen euro, het operationeel tekort bedroeg 78,6 miljoen euro. De impact van ABX op het resultaat van de NMBS bedroeg 562,4 miljoen euro. ABX had nog een boekwaarde van 69,9 miljoen euro tegenover 659,9 miljoen euro voordien. Toch vond men midden de rode cijfers nog miljoenen ABX-euro's om in de wielerploegen van Lotto-Adecco en van Noël Demeulenaere en in de basketbalt ploeg van Oostende te stoppen. Toen men Schouppe in augustus 2002 vroeg of te rooskleurige budgetten geen ABX-ziekte was, antwoordde hij: «Juist. Vroeger ging het niet echt om een budget maar om een doelstelling die elke regio moest halen. Als men aanvoelde dat het niet ging lukken, liep men eerder onder de lat door dan erover te springen. Vandaag wordt het budget *bottom up* opgemaakt op basis van realistische verwachtingen.» De late inkeer mocht niet baten. Midden 2002 werd ABX met 128 miljoen euro naar beneden gewaardeerd tot 390 miljoen euro. Volgens de eerste cijfers van Laurent Levaux, die de ontslagen Schouppe als baas van ABX begin 2003 opvolgde, sloot ABX 2003 af met een nettoverlies van 76 miljoen euro. In juni 2004 wordt dit verlies echter herzien tot 136 miljoen euro. Nochtans verklaarde Schouppe tijdens zijn afscheidsrede: «Bij ABX is de grote schoonmaak gebeurd. Het draaiboek van een zelfstandig ABX is klaar en er bestaat interesse bij kandidaat-investeerders. Ik vertrek in schoonheid.» Einde 2003 bedroeg de nettoschuldenlast van ABX 544 miljoen euro, waarvan 349 miljoen euro bij de banken en 195 miljoen euro bij de NMBS. Een jaar eerder was dat 522 miljoen euro, waarvan 414 miljoen euro bij de banken en 112 miljoen euro bij de NMBS.

Een groot deel van de schuld van bovengeschetste verliespiraal ligt bij Schouppe's dogma van de prioritaire uitbreiding en de daarmee gepaard gaande megalomane en catastrofale acquisitiewoede van binnen- en buitenlandse concurrenten met overheidsgeld. De acquisities namen einde 1994 een aanvang, wanneer ABX het verlieslatende distributie- en opslagbedrijf MAX 24 – met een schuldenberg van 3,25 miljoen euro – overnam om het klantenbestand in te palmen. Nochtans sloeg een jaar eerder Dermaux een overname van het noodleidende Per Express door ABX af met als reden: «Een

chiffres catastrophiques mais encore trop flatteurs avancés par Étienne Schouppe. Fin 2002, un audit interne de la SNCB et un audit de KPMG et *Boston Consulting* ont ainsi décrédibilisé les chiffres d'ABX France. Karel Vinck, le nouvel administrateur délégué de la SNCB, se plaignait en outre de l'absence de collaboration de la part d'ABX Allemagne sur le plan comptable.

En 2002, ABX a subi une perte nette de 254 millions d'euros. Le déficit opérationnel s'élevait à 78,6 millions d'euros. L'impact d'ABX sur le résultat de la SNCB représentait 562,4 millions d'euros. La valeur comptable d'ABX était encore de 69,9 millions d'euros, contre 659,9 millions d'euros auparavant. Malgré ces chiffres désastreux, des millions d'euros ont encore été engloutis par ABX dans les équipes de cyclistes de Lotto-Adecco et de Noël Demeulenaere, ainsi que dans l'équipe de basket-ball d'Ostende. Lorsqu'on lui demanda, en août 2002, si ABX ne s'était pas spécialisée dans l'enjolivement des budgets, Schouppe répondit: «En effet. Avant, on ne parlait pas vraiment de budget, mais d'objectif à atteindre par chaque région. Lorsqu'on sentait que cet objectif ne pourrait pas être atteint, on préférait passer sous la barre que de tenter de la franchir. Aujourd'hui, on confectionne un budget selon la méthode du *bottom up*, à partir d'attentes réalistes.» (traduction). Mais ce changement de méthode tardif n'a pas été payant. À la mi-2002, ABX a été évaluée à 390 millions d'euros, soit une diminution de 128 millions d'euros. D'après les premiers chiffres de Laurent Levaux, qui a succédé à Schouppe après son licenciement, début 2003, ABX a clôturé 2003 avec une perte nette de 76 millions d'euros. En juin 2004, cette perte a toutefois été revue à 136 millions d'euros. Or, Schouppe avait déclaré lors de son discours d'adieu: «Le grand nettoyage a été fait chez ABX. Le processus d'autonomisation d'ABX est finalisé et les candidats investisseurs ont manifesté leur intérêt. Je pars en beauté.» (traduction). Fin 2003, la dette nette d'ABX s'élevait à 544 millions d'euros, dont 349 millions d'euros auprès des banques et 195 millions d'euros auprès de la SNCB. Un an plus tôt, cette dette était encore de 522 millions d'euros, dont 414 millions d'euros auprès des banques et 112 millions d'euros auprès de la SNCB.

Cette spirale de pertes est imputable en grande partie au dogme de l'élargissement prioritaire défendu par Schouppe, ainsi qu'à sa mégalomanie, qui l'a conduit à acquérir des concurrents belges et étrangers avec les deniers publics, avec des conséquences catastrophiques. La vague d'acquisitions a débuté fin 1994, lorsque ABX a repris l'entreprise de distribution et de stockage MAX 24 – qui avait une dette de 3,25 millions d'euros – pour mettre la main sur sa clientèle. Pourtant, un an plus tôt, Dermaux avait rejeté l'idée d'une reprise par ABX de Per Express, entreprise en difficulté, en indiquant: «Il n'est

overname is niet nodig. Binnen enkele dagen zitten alle klanten netjes bij de concurrentie.» Ondanks het feit dat Dermaux het in 1995 niet verstandig achtte om ABX te laten meespelen op de moordende Franse en Duitse markt, werd in 1996 besloten om zonder grote investeringen en via samenwerkingsakkoorden met lokale partners heel Europa in ABX' actieterrein op te nemen. Eind september 1995 reeds werd de ABX-dienst Eurodoc/Esprit Europe opgericht om een HST-pakjesdienst via de Kanaaltunnel te verzorgen.

Het Nederlandse Viditrans werd begin 1996 de eerste buitenlandse partner van ABX, een samenwerkingsverband dat in weerwil van de uitgestippelde beleidslijn, enkele maanden later werd omgezet in een 25 percentparticipatie van ABX in Viditrans. Om zijn acquisitiedroom onvoorwaardelijk te kunnen doordrukken, stelde Schouppe ABX midden 1997 rechtstreeks onder eigen controle. Rond dezelfde periode sloot ABX een samenwerkingsverband met *General Parcel*. Eind 1997 «kreeg» ABX de afdeling wegvervoer van Depaire, een andere NMBS-dochter. Midden 1998 kwam als een donderslag bij heldere hemel het bericht dat de NMBS de Duitse bedrijven THL – een bedrijf met 8.450 personeelsleden en een omzet van 1,2 miljard euro, bijna twee maal de toenmalige omzet van de NMBS zelf indien geen rekening wordt gehouden met de staatstussenkomsten – en Bahntrans – een pakjesdienstgigant met 4.000 personeelsleden die toen 8 keer groter was dan ABX en die wegens haar legendarische onrentabiliteit als onverkoopbaar werd geacht – voor 125 miljoen euro had gekocht. De commentaren in de Duitse pers logen er niet om: «*Die spinnen, die Belgier!*»¹. Bahntrans alleen was in het boekjaar 2000 verantwoordelijk voor een verlies van 57 miljoen euro, ondanks eerdere saneringen met het vooruitzicht dat het bedrijf in 2000 break even zou draaien. Deze Duitse mega-acquisities konden de Gargantueske honger van Schouppe echter niet stillen. Eind 1998 trad ABX toe tot de *Trans European Alliance Members*, een Europees samenwerkingsverband van overwegend middelgrote transportbedrijven. Enkele maanden later sloot ABX een samenwerkingsakkoord met de Frans vervoersfirma Dubois, in 2000 en 2001 gevolgd door samenwerkingsakkoorden met en participaties in de Zweedse transportbedrijven TeamTrans en Junior Holding A/S, het Deense transportbedrijf Blue Water en Lufthansa Cargo. Met de overnames door ABX in de periode 1999-2001 van Kersten Hunik, de Portugese bedrijven Transpiedade Transitorios (TPT) en Eurofrete, het Britse WT Shipping, de Franse bedrijven Testud, Delagnes en SNTO-Bouquerod, Nederlandse groep Wegtransport BV en het Italiaanse Saima

pas nécessaire de reprendre cette firme. Dans quelques jours, tous ses clients seront passés à la concurrence.» (traduction). Bien qu'en 1995, Dermaux n'ait pas jugé opportun de laisser ABX opérer sur les marchés français et allemand, où la concurrence était féroce, il a été décidé en 1996 que le terrain d'action d'ABX couvrirait toute l'Europe, grâce à la conclusion d'accords de coopération avec les partenaires locaux, mais sans que soient réalisés à cet effet des investissements importants. Dès la fin septembre 1995, le service Eurodoc/Esprit Europe d'ABX a été créé en vue d'assurer le transport de colis par TGV via le tunnel sous la Manche.

Au début de 1996, l'entreprise néerlandaise Viditrans est devenue le premier partenaire étranger d'ABX, un partenariat qui, en dépit de la ligne stratégique prévue, a été transformé quelques mois plus tard en une participation de 25% d'ABX dans Viditrans. Pour imposer sans conditions ses rêves d'acquisitions, à la mi-1997, M. Schouppe a pris personnellement le contrôle direct d'ABX. C'est vers cette même période qu'ABX s'est associée avec General Parcel. Fin 1997, ABX a «obtenu» le département transport routier de Depaire, une autre filiale de la SNCB. Mi-1998, on apprend avec stupéfaction que la SNCB a acheté pour 125 millions d'euros les entreprises allemandes THL, une entreprise de 8 450 salariés et au chiffre d'affaires de 1,2 milliard d'euros, presque le double de celui de la SNCB elle-même à l'époque si l'on ne tient pas compte des interventions de l'État, et Bahntrans, un géant de la distribution de colis employant 4 000 personnes, qui était à l'époque 8 fois plus grand qu'ABX et réputée invendable en raison de son légendaire manque de rentabilité. Les commentaires de la presse allemande étaient éloquentes: «*Die spinnen, die Belgier!*»¹. Durant l'exercice comptable 2000, Bahntrans accusait, à elle seule, une perte de 57 millions d'euros, malgré des assainissements réalisés auparavant en vue d'atteindre le seuil de rentabilité en 2000. Ces méga-acquisitions allemandes n'ont cependant pas suffi à apaiser l'appétit gargantuesque de M. Schouppe. Fin 1998, ABX a adhéré au Trans European Alliance Members, une association européenne rassemblant essentiellement des entreprises de transport de taille moyenne. Quelques mois plus tard, ABX concluait un accord de coopération avec la société de transport française Dubois, suivi, en 2000 et en 2001, par des prises de participation et des accords de coopération conclus avec les entreprises de transport suédoises TeamTrans et Junior Holding A/S, l'entreprise de transport danoise Blue Water, et Lufthansa Cargo. Dans l'intervalle 1999-2001, les reprises par ABX de Kersten Hunik, des entreprises portugaises Transpiedade Transitorios (TPT) et Eurofrete, de la société anglaise WT Shipping, des entreprises françaises Testud, Delagnes et

¹ «Goed zot, die Belgen!».

¹ «Ils sont fous, ces Belges!».

Avandero, werden, volgens Schouppe, «de gaten in het Europese netwerk gedicht». Voor de Italiaanse transportreus Saima Avandero betaalde de NMBS in naam van ABX 159 miljoen euro. Eind september 2000 wierp Schouppe het ABX-vishengel richting Oosten uit. ABX werd meerderheidsaandeelhouder van HN Saima Japan en opende kantoren in Bangladesh, Sint-Petersburg, Moskou, enz. De investeringen over de jaren heen op eigen bodem – in de regionale logistieke centra van Merelbeke, Herk-de-Stad, Houdeng-Goegnies, Libramont, Grâce-Hollogne, Vilvoorde, Heusden-Zolder,... – zijn kleingeld ten overstaan van de ABX-investeringen in het buitenland.

In 2001 bezat de NMBS met 162 het grootste aantal buitenlandse dochterondernemingen – vooral vestigingen van ABX – van alle Belgische ondernemingen, 20 meer dan de groep Solvay, die in 2000 aan de top stond. In enkele jaren blies Schouppe ABX op tot een mastodont met lemen voeten. Het wijze ondernemersadagium dat het echte werk na een acquisitie niet ophoudt, maar pas begint, werd terzijde geschoven, maar haalde ABX met rasse schreden in. Oncontroleerbaar stijgende schulden en incompatibiliteit tussen de verschillende onderdelen van ABX leidden in 2002 tot stelselmatige dwangverkoop van de pas overgenomen bedrijven. Begin 2002 verkocht ABX de scheepvaartactiviteiten van haar Nederlandse tak, het voormalige Kersten Hunik. In maart 2004 verkocht ABX zijn Franse contractlogistiek grotendeels aan MGF en de rest van het verlieslatende ABX France aan de plaatselijke directie. De verkoop maakte een einde aan de jarenlange negatieve kasstroom in Frankrijk, maar leverde geen cash op. Integendeel, de overnemers kregen geld boven op hun acquisitie om de transfer- en afvloeiingskosten te dekken van 2.700 merknemers, terwijl Schoupe er enkele jaren daarvoor zonder aarzelen voor deze «buitenkans» nog 90 miljoen euro had neergeteld. Vestigingen in Australië, Venezuela, Ecuador, Bolivia en andere exotische landen werden van de hand gedaan. Einde 2002 verklaarde Vinck te twijfelen aan een bod van 160 miljoen euro – hetzelfde bedrag als de aankoopprijs destijds – op de Italiaanse dochter van ABX. Om ABX boven water te houden, zag de NMBS zich in januari 2003 zelfs verplicht de Duitse wegvervoerder Rheinkraft, dat enkel jaren voordien met NMBS-geld was overgenomen, van zijn eigen dochter voor 20 miljoen euro over te kopen. Enkele privé-aandeelhouders die deze koehandel bij toenmalig voogdijminister Durant aanklaagden, werden door de NMBS voor de rechter gedaagd wegens desinformatie. Einde 2004 was het aantal juridische entiteiten van de hele ABX-groep gereduceerd tot 77. Maar de problemen bleven zich opstapelen. Volgens voormalig spoorbaas

SNTO-Bouqerod, du groupe néerlandais Wegtransport BV et de l'entreprise italienne Saima Avandero, venaient, selon Etienne Schouppe, «combler les trous dans le réseau européen». Pour le géant italien des transports Saima Avandero, la SNCB a payé 159 millions d'euros au nom d'ABX. Fin septembre 2000, Schouppe dirigeait les ambitions d'ABX vers l'Est. ABX est devenue actionnaire majoritaire de HN Saima Japan et a ouvert des bureaux au Bangladesh, à Saint-Petersbourg, à Moscou, etc. D'année en année, les investissements consentis sur le territoire national – dans les centres logistiques de Merelbeke, Herk-de-Stad, Houdeng-Goegnies, Libramont, Grâce-Hollogne, Vilvoorde, Heusden-Zolder,... – sont devenus insignifiants par rapport aux investissements d'ABX à l'étranger.

En 2001, la SNCB détenait, avec 162 entités, le plus grand nombre de filiales étrangères – principalement des implantations d'ABX – de toutes les entreprises belges, soit 20 de plus que le Groupe Solvay qui détenait ce record en 2000. En quelques années, M. Schouppe a fait d'ABX un colosse aux pieds d'argile. L'adage bien connu des chefs d'entreprises que les choses sérieuses ne font que commencer après une acquisition a été négligé, mais s'est très vite imposé à ABX. Une augmentation incontrôlable des dettes et une incompatibilité entre les diverses composantes d'ABX ont donné lieu, en 2002, à la vente forcée systématique des entreprises nouvellement rachetées. Début 2002, ABX a vendu les activités maritimes de sa branche néerlandaise, l'ancien Kersten Hunik. En mars 2004, ABX a vendu la majeure partie de sa logistique contractuelle française à MGF et le reste de l'entité déficitaire ABX France à la direction locale. La vente a permis de mettre un terme à la marge brute d'autofinancement négative qui perdurait depuis plusieurs années en France, mais n'apportera pas de liquidités. Au contraire, puisque les repreneurs ont reçu des fonds en plus de leur acquisition pour couvrir les frais de transfert et de licenciement de 2.700 travailleurs, alors que quelques années plus tôt, M. Schouppe n'avait pas hésité à débours 90 millions d'euros pour cette «occasion unique». Des implantations en Australie, au Venezuela, en Équateur, en Bolivie et dans d'autres pays exotiques ont été cédées. Fin 2002, M. Vinck se dit hésiter devant une offre de 160 millions d'euros – le même montant que le prix d'achat de l'époque – lancée sur la filiale italienne d'ABX. Pour maintenir ABX à flot, la SNCB se voit même contrainte, en janvier 2003, de débours 20 millions d'euros pour racheter, à sa propre filiale, Rheinkraft, l'entreprise allemande de transport routier qui avait été rachetée avec des fonds de la SNCB quelques années plus tôt. Quelques actionnaires privés qui avaient dénoncé ce maquignonnage auprès de la ministre de tutelle de l'époque, Isabelle Durant, ont été assignés en justice par la SNCB pour désinformation.

Vinck lag ABX Frankrijk in 2004 «nog steeds in de spoedgevallen».

Een vervoersgigant creëren, is één zaak. Er geldt mee verdienen in een hypercompetitieve sector is een ander paar mouwen. De logica en de strategie achter al de acquisities en verkopen is ver te zoeken. In maart 2001 wou Schouppe af van de pakjesdivisie van ABX, omdat volgens hem het sorteren en vervoeren van pakjes niet meer tot de kerntaken van ABX behoorde. ABX zou zich op lucht- en zeevrachtexpeditie, het wegtransport van grote ladingen en logistieke operaties concentreren. Enkele maanden later echter besliste Schouppe dan toch de pakjesdienst binnen ABX te behouden en de scheepvaartactiviteiten te verkopen, omdat deze «niet echt tot de core business van ABX behoren». Synergieën met natuurlijke (overheids)partners van eigen bodem daarentegen kregen geen kans. De samenwerkingsovereenkomst tussen De Post en ABX die begin mei 2000 werd afgesloten om elkaars pakjes- en expresvervoer tussen 2 en 30 kg onder te brengen in een joint venture, hield welgeteld een maand stand. In plaats van de krachten te bundelen, bleven beide overheidsbedrijven elkaars concurrenten inzake pakjesdienst, opslag en distributie. En einde 2005 werd de deal van 2000 weer in het klein overgedaan: Taxipost nam de verdeling in België van de buitenlandse pakjes van ABX over en hevelde op zijn beurt de douaneactiviteiten over naar ABX.

Het is pas tamelijk laat dat de raad van bestuur van de NMBS en enkele politieke verantwoordelijken de macht van Schouppe en de onduidelijke financiering van ABX met overheidsgeld, in vraag begonnen te stellen. Feit is dat de ABX-ramp nooit tot dergelijke proporties zou uitgegroeid zijn, mocht Schouppe geen vrijgeleide hebben gekregen van de politieke verantwoordelijken en van de raad van bestuur van de NMBS. Dossiers werden pas op het laatste moment ingediend en voor goedkeuring voorgelegd. Berucht is de uitspraak van één van de NMBS-bestuurders in verband met de overname van THL/Bahntrans midden 1998: hij dacht dat de NMBS het koerierbedrijf DHL had gekocht. De tandem Schouppe-Dermaux had dus nagenoeg vrij spel. Steeds weer kwam Schouppe er goed van af met verklaringen dat geen gemeenschapsgelden werden gebruikt voor de commerciële doeleinden van ABX en dat de financiering van de overnames door ABX volledig uit de eigen *cash-flow* en de valorisatie van het spoorwegpatrimonium, met name gronden en vastgoed, kwamen. Vooral toenmalig minister van Vervoer en Mobiliteit Isabelle Durant had kritiek op de uitbouw van ABX. Zij wenste duidelijkheid

Fin 2004, le nombre d'entités juridiques de l'ensemble du groupe ABX avait été réduit à 77. Mais les problèmes ont continué de s'accumuler. Selon l'ancien patron du rail, M. Vinck, ABX France était, en 2004, toujours «au service de réanimation».

Constituer un géant du transport est une chose. Faire en sorte qu'il rapporte de l'argent dans un secteur ultracompetitif est une autre paire de manches. Difficile de trouver une logique et une stratégie derrière toutes ces acquisitions et ventes. En mars 2001, M. Schouppe voulait se défaire de la division colis d'ABX, estimant que le tri et le transport de colis ne relèvent plus des missions stratégiques d'ABX. ABX se concentrerait sur les expéditions aériennes et maritimes, le transport par route de grands chargements et les opérations logistiques. Toutefois, quelques mois plus tard, M. Schouppe décidait quand même de maintenir le service colis au sein d'ABX et de vendre les activités maritimes, étant donné que celles-ci «ne relèvent pas vraiment des activités clés d'ABX». Des synergies avec des partenaires (publics) naturels de chez nous n'ont, en revanche, pas eu la moindre chance. L'accord de collaboration conclu entre La Poste et ABX début mai 2000 pour assurer le transport des colis et le transport express des colis de 2 à 30 kg dans le cadre d'une joint venture a tenu un mois, en tout et pour tout. Au lieu d'unir leurs forces, les deux entreprises publiques ont continué de se concurrencer en ce qui concerne le service colis, l'entreposage et la distribution. Et fin 2005, on reprendra, à plus petite échelle, le deal de 2000: Taxipost reprenait à son compte la distribution en Belgique des colis étrangers d'ABX et transférait ses activités douanières à ABX.

Ce n'est qu'assez tard que le conseil d'administration de la SNCB et quelques responsables politiques ont commencé à remettre en question le pouvoir d'Etienne Schouppe et le manque de transparence du financement public d'ABX. Le fait est que la catastrophe ABX n'aurait jamais pris de telles proportions, si Etienne Schouppe n'avait pas reçu un blanc-seing des responsables politiques et du conseil d'administration de la SNCB. Les dossiers n'étaient ainsi introduits et soumis pour approbation qu'au dernier moment. On se souvient à cet égard de la déclaration d'un des administrateurs de la SNCB à propos de l'acquisition de THL/Bahntrans à la mi-1998: il croyait en fait que la SNCB avait acheté la société de courrier express DHL. Le tandem Schouppe-Dermaux avait donc pratiquement les mains libres. Etienne Schouppe s'en tirait toujours en déclarant que les activités commerciales d'ABX n'étaient nullement financées avec des fonds publics et que le financement des acquisitions opérées par ABX était entièrement assuré par le propre *cash-flow* et la valorisation du patrimoine ferroviaire, à savoir des terrains et des immeubles. C'est surtout la ministre des Transports et de la Mobilité

over de geldstromen binnen ABX en de middelen die de NMBS aanwendde om zijn expansiepolitiek in de logistiek voort te zetten. Maar haar kritiek werd gehypothetiseerd door haar persoonlijke aversie tegen de persoon Schouppe.

De hypothese dat de problemen rond ABX geen overheidsgeld bestemd voor de NMBS hebben opgeslorpt, zijn ronduit beledigend. Niet alleen verdween een massa overheidsgeld, het werd bovendien uit dit land weggesluisd en via acquisities, kapitaalsinjecties en het delven van schulden in de buitenlandse filialen – die quasi niets met spoorvervoer te maken hadden – weggespoeld. In september 2000 zocht Schouppe voor zijn ABX een financiële partner voor de internationale expansie. Voor het ACOD was de filialisering van ABX en het achterlaten van de financiële schuldenberg bij de NMBS echter onbespreekbaar. Het ACOD herinnerde Schouppe eraan dat de NMBS 462 miljoen euro van haar eigen kapitaal in de buitenlandse activiteiten van ABX had geïnvesteerd en slechts 58 miljoen euro in ABX-België. Door de massaal aanhoudende verliezen bij de Duitse dochter Bahntrans en bij het Nederlandse Kersten Hunink had ABX in maart 2001 nood aan een kapitaalsverhoging. Het oorspronkelijke voorstel stelde een kapitaalsverhoging voor van 83 miljoen euro voor ABX Duitsland (vooral Bahntrans), van 18 miljoen euro voor ABX Nederland (Kersten Hunink), van 2 miljoen euro voor Portugal en van 12 miljoen euro voor ABX Frankrijk. Uiteindelijk stemde de raad van bestuur van de NMBS einde mei 2001 in met een totale kapitaalverhoging van 65 miljoen euro – 55 miljoen euro voor Duitsland en 10 miljoen euro voor Nederland.

Een maand later vroeg de directie – tevergeefs – nog eens een kapitaalsverhoging met 300 miljoen euro voor een reorganisatieronde. Vóór het einde van 2001 kreeg ABX een achtergestelde lening van 85 miljoen euro van de NMBS, dit om de solvabiliteitsratio van buitenlandse ABX-dochters op te krikken en om intrestlasten fiscaal af te trekken van de exploitatie-uitgaven met het oog op de verzelfstandiging van alle buitenlandse activiteiten van ABX en het aantrekken van 105 miljoen euro privékapitaal. Wishful thinking, zo bleek later. Tot op de dag van de verkoop was ABX België een loutere divisie van de NMBS en waren alle ABX-bedrijven buiten ons land rechtstreekse dochters van diezelfde NMBS. De PS en de sp.a, met name voormalig vice-premier Johan Vande Lanotte, bleven Schouppe door dik en dun steunen in zijn zoektocht naar vers overheidsgeld voor ABX, ondanks de slechte cijfers en de waarschuwingen voor een

de l'époque, Isabelle Durant, qui a critiqué le développement d'ABX. Elle souhaitait obtenir la clarté sur les flux financiers au sein d'ABX et les moyens affectés par la SNCB pour poursuivre sa politique d'expansion dans le secteur de la logistique. Ses critiques ont cependant été hypothéquées par son aversion personnelle à l'égard de la personne d'Etienne Schouppe.

L'hypothèse selon laquelle les problèmes rencontrés par ABX n'ont pas absorbé des fonds publics destinés à la SNCB est tout bonnement injurieuse. Non seulement des fonds publics considérables ont disparu, mais ces fonds ont en outre été transférés à l'étranger et engloutis dans des acquisitions, des injections de capital et des remboursements de dettes de filiales étrangères, qui n'avaient pratiquement rien à voir avec le transport ferroviaire. En septembre 2000, Etienne Schouppe s'est mis en quête d'un partenaire pour financer l'expansion internationale de «sa» société ABX. La CSC ne voulait cependant pas entendre parler d'une filialisation d'ABX et d'un report de son immense dette financière sur la SNCB. La CSC a rappelé à cet égard à Etienne Schouppe que la SNCB avait investi 462 millions d'euros de ses capitaux propres dans les activités d'ABX à l'étranger et seulement 58 millions d'euros dans ABX Belgique. En raison des pertes colossales persistantes enregistrées par la filiale allemande Bahntrans et la filiale néerlandaise Kersten Hunink, ABX avait besoin en mars 2001 d'une augmentation de capital. Le scénario initial prévoyait une augmentation de capital de 83 millions d'euros pour ABX Allemagne (surtout Bahntrans), de 18 millions d'euros pour ABX Pays-Bas (Kersten Hunink), de 2 millions d'euros pour le Portugal et de 12 millions d'euros pour ABX France. Finalement, le conseil d'administration de la SNCB a marqué son accord, fin mai 2001, sur une augmentation de capital totale de 65 millions d'euros – 55 millions d'euros pour l'Allemagne et 10 millions d'euros pour les Pays-Bas.

Un mois plus tard, la direction a demandé – en vain – une nouvelle augmentation de capital de 300 millions d'euros pour des mesures de réorganisation. Avant fin 2001, ABX a bénéficié d'un prêt subordonné de 85 millions d'euros de la SNCB pour améliorer le ratio de solvabilité de ses filiales étrangères et pour déduire fiscalement des charges d'intérêts de ses dépenses d'exploitation en vue de l'autonomisation de toutes ses activités étrangères, et afin d'attirer des capitaux privés à hauteur de 105 millions d'euros. Il est apparu plus tard qu'ABX prenait alors ses rêves pour des réalités. ABX Belgique est restée une simple division de la SNCB jusqu'au jour de sa vente et toutes les entreprises ABX situées à l'étranger ont été, jusqu'à cette date, des filiales directes de cette même SNCB. Le PS et le sp.a – en la personne de M. Johan Vande Lanotte, alors vice-premier ministre – ont continué à accorder leur soutien à

nakende ramp. Einde 2001 gaf toenmalig voogdijminister Durant (Ecolo) de goede raad dat ABX best zou verkocht worden, in plaats van een extra 300 miljoen euro – later verminderd tot 190 miljoen euro – in de verlieslatende tak te pompen, waarop Schouppe aandrong. De toenmalige minister hekelde dat de NMBS middelen te kort had om haar prioritaire spoorwegtaken uit te voeren, maar wel miljoenen euro's veil had om in ABX te pompen, terwijl slechts 0,8 percent van de ABX-trafiek over het spoor werd vervoerd, en slechts 0,05 percent over het Belgische spoor. De spoorbond had reeds in september 2000 dezelfde kritiek geuit en eiste dat het internationale ABX-vervoer over het spoor zou verlopen in plaats van over de weg. Tegen de politieke kritiek weerde Schouppe zich met chantagetechnieken. Hij waarschuwde begin 2002 voor ernstig banenverlies bij de NMBS indien de regering hem niet de middelen zou geven om ABX uit te bouwen. Volgens Schouppe maakte ABX integraal deel uit van het goederenvervoer per spoor (*sic*), zodat een verkoop van ABX automatisch de verkoop van B-Cargo en het verlies van 4.500 arbeidsplaatsen zou betekenen. Ook ondervoorzitter van de raad van beheer van de NMBS, Jean Fontinoy en de managementadviseur Team Consult, zagen in 2002 geen heil meer in het pompen van vers geld in een bodemloze put. Volgens een rapport van Team Consult en PricewaterhouseCoopers zou een snelle verkoop toentertijd de schade beperkt hebben tot 150 à 250 miljoen euro, het saldo van de 750 miljoen euro die tot dan in ABX geïnvesteerd werden en de 500 tot 600 miljoen euro die de overheid zou recupereren met een verkoop. Zoniet zou het verlies volgens hetzelfde rapport tegen 2005 oplopen tot 480 à 580 miljoen euro. Naar verluid hadden zich eind februari 2002 drie kandidaat-overnemers aangeboden die bereid waren de 500 miljoen euro voor ABX te betalen.

De regering beslist echter anders en vergrootte de greep op ABX: ABX werd omgevormd tot een holding en bleef voorlopig binnen de NMBS. De merknaam ABX werd aan de nieuwe holding verkocht voor 56 miljoen euro, wat de NMBS nog snel een uitzonderlijke winst van dezelfde ordegrootte opleverde in 2001. Bovendien bleef Schouppe baas van de nieuwe ABX-holding en werden de bestuurders niet meer aangewezen door de NMBS, maar door de regering. De NMBS kreeg groen licht om een achtergestelde lening van maximum 50 miljoen euro te verstrekken om de verliezen uit het verleden aan te zuiveren – een bedrag dat volgens een kabinetsmedewerker ABX hooguit acht maanden zou laten overleven. De NMBS kreeg nogmaals de opdracht op zoek te gaan naar privékapitaal. Om ABX aantrekkelijk te maken en het investeerders makkelijker te maken om een meerwaarde te realiseren, besliste de NMBS de

M. Schouppe dans sa quête d'argent public frais pour ABX en dépit de ses mauvais résultats et des mises en garde contre une catastrophe imminente. Fin 2001, Mme Durant (Ecolo), alors ministre de tutelle, a judicieusement conseillé de vendre ABX au lieu d'injecter dans cette division déficitaire les 300 millions d'euros supplémentaires – ensuite ramenés à 190 millions d'euros – que demandait avec insistance M. Schouppe. La ministre de l'époque critiquait le fait que la SNCB manquait de moyens pour réaliser ses objectifs ferroviaires prioritaires mais investissait, au même moment, des millions d'euros dans ABX, alors que 0,8% seulement du trafic ABX était transporté par rail, dont 0,05% sur le réseau ferroviaire belge. Le syndicat des chemins de fer avait déjà émis la même critique en septembre 2000 et exigé que le transport international d'ABX passe par le rail et non par la route. M. Schouppe s'est défendu contre les critiques politiques en utilisant l'arme du chantage. Début 2002, il a mis en garde contre d'importantes pertes d'emplois à la SNCB au cas où le gouvernement ne lui donnerait pas les moyens nécessaires pour développer ABX. Selon lui, ABX faisait partie intégrante du transport ferroviaire de marchandises (*sic*), et sa vente aurait automatiquement entraîné celle de B-Cargo et la perte de 4 500 emplois. M. Jean Fontinoy, vice-président du conseil d'administration de la SNCB, et Team Consult, consultant en management, estimaient, eux aussi, en 2002, qu'il était inutile de continuer à injecter de l'argent dans un puits sans fond. Un rapport de Team Consult et de PricewaterhouseCoopers indique qu'une vente rapide aurait alors limité les dégâts à 150-250 millions d'euros, soit le solde des 750 millions d'euros jusqu'alors investis dans ABX et des 500-600 millions d'euros que les pouvoirs publics auraient alors récupérés grâce à cette vente. Ce même rapport indique que, sinon, le déficit atteindrait de 480 à 580 millions d'euros en 2005. On dit que, fin février 2002, trois candidats repreneurs étaient disposés à racheter ABX pour 500 millions d'euros.

Le gouvernement en décide toutefois autrement et renforce sa mainmise sur ABX: ABX est transformée en holding et reste provisoirement dans le giron de la SNCB. La marque déposée ABX est vendue au nouveau holding pour un montant de 56 millions d'euros, ce qui permet à la SNCB d'engranger, en 2001, un bénéfice exceptionnel du même ordre de grandeur. En outre, M. Etienne Schouppe reste à la tête du nouveau holding ABX et les administrateurs ne sont plus désignés par la SNCB mais par le gouvernement. La SNCB reçoit le feu vert pour accorder un prêt subordonné d'un montant maximum de 50 millions d'euros destiné à apurer les pertes du passé – un montant qui, selon un collaborateur de cabinet, permettrait à ABX de survivre pendant huit mois tout au plus. La SNCB est à nouveau chargée de rechercher des capitaux privés. En vue de rendre ABX attractive et de permettre aux investisseurs de

nettoboekwaarde met 150 miljoen euro te verminderen tot 219,6 miljoen euro. Midden 2002 verklaarde voorzitter Alain Deneef van de raad van bestuur van de NMBS tegen 19 juli 2002 de verzelfstandiging van ABX te kunnen afronden en ABX van de hand te doen. Volgens Deneef was de synergie tussen ABX enerzijds en de NMBS en de haven van Antwerpen anderzijds, onbestaande. In dezelfde periode raakte bekend dat het bestuur van de NMBS een schuldvordering van 11 miljoen euro op ABX had omgezet in kapitaal, terwijl de regering nochtans had beslist dat na de kapitaalsbijdrage van 50 miljoen euro aan het Duitse filiaal van ABX, geen geld meer mocht worden overgeheveld van de NMBS naar ABX. Volgens Deneef was de effectisering noodzakelijk om een faillissement te vermijden, maar moest hij de maatregel onder druk toch ongedaan maken. Ondanks de verzelfstandiging van ABX binnen de NMBS bleven de privé-investeerders weg, terwijl ABX dringend minstens 160 miljoen euro nodig had om de buitenlandse activiteiten te herkapitaliseren. Niet enkel de slechte balansen speelde ABX parten om een privé-partner te vinden. De nieuwe *holding* was dan juridisch wel een vennootschap, maar onbestaande als economische entiteit daar Petercam nog niet rond was met de waardering van de activa en passiva en derhalve met de beginbalans, een essentieel instrument voor kandidaat-kopers of -partners. Met het vooruitzicht dat ABX vanaf 2003 break even zou draaien en vanaf 2004 zelfs winst zou maken, klopte Schouppe in oktober 2002 weer bij de NMBS aan om tussen de 50 en 100 miljoen euro cash vrij te maken voor ABX en om 110 miljoen euro vorderingen om te zetten in kapitaal. Naast deze 110 miljoen euro vorderingen stelde de NMBS ook voor zich garant te stellen voor een bedrag van 360 miljoen euro, waarvan 100 miljoen euro financiële waarborgen, 120 miljoen euro garanties voor leasingcontracten en 140 miljoen euro waarborg voor douanerechten. Dit was niet naar de zin van de beroepsfederatie voor wegvervoerders, die wegens de concurrentievervalsing dreigden met klachten en blokkades.

Omdat hij geen andere uitweg zag, pleitte Vinck einde 2002 voor een herkapitalisering van ABX door de NMBS. Zijn NMBS-voorganger Schouppe had immers contracten – voor liefst 680 miljoen euro via letters of comfort en andere waarborgen – afgesloten waardoor de NMBS zou moeten opdraaien voor een faillissement van ABX. Via een kapitaalsverhoging riskeerde de overheid echter een veroordeling door de Europese Commissie wegens onrechtmatige overheidssubsidies. Volgens Vinck had ABX op korte termijn nood aan 370 miljoen euro om een faillissement – en zware minwaardes voor de NMBS – te vermijden en stelde voor om

réaliser plus facilement une plus-value, la SNCB décide de réduire la valeur comptable nette de 150 millions d'euros en la fixant à 219,6 millions d'euros. Au milieu de l'année 2002, le président du Conseil d'administration de la SNCB, M. Alain Deneef, déclare pouvoir achever le processus d'autonomisation d'ABX pour le 19 juillet 2002 et se défaire d'ABX. Selon M. Deneef, la synergie est inexistante entre ABX, d'une part, et la SNCB et le port d'Anvers, d'autre part. Durant la même période, on apprend que la direction de la SNCB a converti en capital une créance de 11 millions d'euros qu'elle détenait sur ABX, alors que le gouvernement avait décidé qu'après l'apport en capital de 50 millions d'euros à la filiale allemande d'ABX, plus aucun transfert d'argent ne pouvait avoir lieu entre la SNCB et ABX. Selon M. Deneef, la titrisation était indispensable si l'on voulait éviter la faillite, mais sous la pression il doit annuler la mesure. Malgré son autonomisation au sein de la SNCB, ABX continue d'être boudée par les investisseurs privés, alors qu'elle a un besoin urgent d'au moins 160 millions d'euros pour recapitaliser ses activités à l'étranger. Ce ne sont pas seulement les mauvais bilans qui ont joué des tours à ABX dans sa quête de partenaires privés. Juridiquement, le nouveau *holding* était certes une société, mais il n'avait pas d'existence en tant qu'entité économique dès lors que Petercam n'avait pas encore terminé l'évaluation de l'actif et du passif et donc du bilan de départ, un instrument essentiel pour les candidats acheteurs ou partenaires. Dans la perspective qu'ABX atteindrait l'équilibre en 2003 et dégagerait même des bénéfices à partir de 2004, M. Schouppe s'adresse à nouveau à la SNCB en octobre 2002 et lui demande de libérer entre 50 et 100 millions d'euros pour ABX et de convertir en capital 110 millions d'euros de créances. La SNCB propose en outre de se porter garante pour un montant de 360 millions d'euros, dont 100 millions d'euros de garanties financières, 120 millions d'euros de garanties pour des contrats de leasing et 140 millions d'euros de garanties pour des droits de douane. L'ensemble de cette opération n'est pas du goût de la fédération des transporteurs routiers qui menace de déposer plainte pour distorsion de concurrence et de bloquer l'activité économique.

Ne voyant pas d'autre issue, Vinck plaide, fin 2002, pour une recapitalisation d'ABX par la SNCB. Son prédécesseur à la tête de la SNCB, Schouppe, avait en effet conclu des contrats – pour pas moins de 680 millions d'euros sous la forme de letters of comfort et d'autres garanties – en vertu desquels la SNCB devrait assumer la faillite d'ABX. S'il procédait à une augmentation de capital, le gouvernement risquait cependant une condamnation de la Commission européenne pour avoir octroyé des subventions publiques illégitimes. Selon Vinck, ABX avait besoin de 370 millions d'euros à court terme pour éviter une faillite et de fortes moins-values

140 miljoen euro ter beschikking te stellen via een lening gegarandeerd door de NMBS plus een wentelkrediet van 30 miljoen euro. Ten slotte zou ABX zelf 90 miljoen euro moeten inbrengen door de verkoop van activa. Vinck kon het niet meer aan: het liefst had hij ABX omgetoverd in een financiële participatie, waarvoor in het operationele organogram duidelijk geen plaats meer was. Uiteindelijk werd midden november 2002 niet voor een herkapitalisatie geopteerd, maar voor het opsplitsen van ABX in een onrendabel en een rendabel deel, waarvoor private investeerders moesten worden gezocht die het geld zouden ophoesten om te redden wat er te redden viel bij het onrendabel deel. Het overbruggingskrediet van 123 miljoen euro tot 2004 om dit te realiseren, werd door de NMBS vrijgemaakt. Naast het overbruggingskrediet dat door de Europese Commissie werd goedgekeurd, zette de NMBS ook de 110 miljoen euro aan vorderingen bij haar dochter om in kapitaal. In juni 2003 stelde Vinck de privatisering van ABX in het vooruitzicht voor 1 januari 2004, tegen de zin van Levaux, die nog steeds geloofde in een positief nettoresultaat voor ABX voor het boekjaar 2005.

De audit over ABX die de Kamer in mei 2000 bij het Rekenhof bestelde en die begin juni 2001 werd voorgegesteld, vond geen aanwijzingen dat de NMBS overheids-geld bestemd voor de openbare dienstverlening, voor andere doeleinden gebruikte. Natuurlijk is er heel wat geld gevloeid naar ABX. Schouppe heeft steeds beweerd dat daarvoor geen middelen voor de openbare opdrachten gebruikt werden en de revisoren en het Rekenhof hebben hem geen ongelijk kunnen geven, maar dat belet niet dat de NMBS dat geld voor andere dingen had kunnen gebruiken. Het pokergezicht van Schouppe heeft de regering onder andere verleid de exploitatieverliezen van € 75 miljoen die de NMBS zowel in 2000 als in 2001 optekende, ten laste te nemen, ondanks het feit dat niet kon worden bewezen dat de verliezen te maken hadden met de openbare dienstverlening, en bijvoorbeeld niet met het tekort van ABX.

Volgens het Rekenhof heeft de NMBS in de periode 1996-1999, 720 miljoen euro geïnvesteerd in ABX. Volgens de NMBS is dit 552,8 miljoen euro in de periode 1996-2001. Dat is slechts 4 procent van alle activa van de NMBS maar wel 66 procent van de groepsomzet. Het rendement op die investering van 552,8 miljoen euro is duidelijk negatief. Volgens Schouppe wou de NMBS met de investeringen in ABX vermijden dat het goederenvervoer van de Belgische spoorwegen ingepalmd werd door de grote burens, Deutsche Bahn en SNCF. Toevallig ontbraken midden 2002, 670 miljoen euro om het hogesnelheidsnet af te werken, hetzelfde bedrag dat tot dan toe in ABX was geïnvesteerd. ABX heeft de

pour la SNCB. Il propose de mettre 140 millions d'euros à la disposition d'ABX par le biais d'un prêt garanti par la SNCB additionné d'un crédit revolving de 30 millions d'euros. En fin de compte, ABX devrait apporter elle-même 90 millions d'euros par la vente d'actifs. Vinck ne pouvait plus faire face à la situation: il aurait donné la préférence à une participation financière dans ABX, mais l'organigramme opérationnel ne le permettait manifestement plus. Finalement, à la mi-novembre 2002, il n'a pas été opté pour une recapitalisation, mais pour la scission d'ABX en une partie rentable et une partie non rentable, pour laquelle il fallait chercher des investisseurs privés qui déboursaient l'argent nécessaire pour sauver ce qui pouvait encore l'être dans la partie non rentable. À cet effet, un crédit de soudure de 123 millions d'euros jusqu'en 2004 a été libéré par la SNCB. Outre le crédit de soudure approuvé par la Commission européenne, la SNCB a également converti en capital les 110 millions d'euros de créances auprès de sa filiale. En juin 2003, Vinck envisage la privatisation d'ABX pour le 1^{er} janvier 2004, contre le gré de Levaux, qui croyait toujours qu'ABX afficherait un résultat net positif pour l'exercice 2005.

L'audit sur ABX que la Chambre avait demandé à la Cour des comptes en mai 2000 et qui a été présenté début juillet 2001, n'a pas trouvé d'indications que la SNCB aurait affecté des fonds publics destinés au service public à d'autres fins. Naturellement, de grosses sommes d'argent ont été injectées dans ABX. Schouppe a toujours prétendu qu'aucun moyen destiné aux missions de service public n'avait été utilisé à cet effet et les réviseurs et la Cour des comptes n'ont pas réussi à lui donner tort, mais il n'empêche que la SNCB aurait pu utiliser cet argent à d'autres fins. Grâce à son «visage de poker», Schouppe a notamment convaincu le gouvernement de prendre à sa charge les pertes d'exploitation de 75 millions d'euros enregistrées par la SNCB tant en 2000 qu'en 2001, malgré le fait qu'il n'a pas pu être prouvé que les pertes avaient trait au service public, et pas, par exemple, au déficit d'ABX.

Selon la Cour des comptes, la SNCB a investi 720 millions d'euros dans ABX au cours de la période 1996-1999. Selon la SNCB, ce montant est de 552,8 millions d'euros pour la période 1996-2001, soit 4% seulement de l'ensemble des actifs de la SNCB mais 66% du chiffre d'affaires du groupe. Le rendement de cet investissement de 552,8 millions est clairement négatif. Selon M. Schouppe, en investissant dans ABX la SNCB voulait éviter que le transport des marchandises des chemins de fer belges ne tombe dans l'escarcelle des grands voisins, la Deutsche Bahn et la SNCF. Comme par hasard, à la mi-2002, c'est un montant de 670 millions d'euros qui faisait défaut pour achever le réseau

NMBS volgens L'Echo van midden 2002, tussen 1998 en 2002 meer dan 1 miljard euro gekost.

Blijkbaar is de ABX-schuldenberg ook deels gegroeid door financiële handelingen die niet anders kunnen worden omschreven dan gokken. Volgens de nieuwsbrief Faxtueel van november 2000 was Schouppe van plan een deel van de meerwaarde van de Global TeleSystems (GTS) -aandelen te gebruiken voor één of meer acquisities voor ABX in de Verenigde Staten. Omdat de waarde van het GTS-aandeel in het jaar 2000 daalde van ruim 32 dollar naar 1,5 dollar per stuk, kwam er van dat plan niets in huis en moest de NMBS 28 miljoen euro lenen aan ABX om de versterking van zijn Amerikaans net te kunnen realiseren. Volgens Schouppe klopt enkel het eerste deel van het verhaal. De vordering van 28 miljoen euro van de NMBS op ABX had daar volgens hem helemaal niets mee te maken, temeer daar binnen de NMBS – aldus Schouppe – voortdurend met cash werd geschoven tussen de moedermaatschappij en de dochters in functie van de punctuele behoeftes. De NMBS boekte in 1999 nog een uitzonderlijke meerwaarde van 54 miljoen euro op zijn GTS-belang. De latente minwaarde einde 2000 oversteeg dit bedrag. De financiële dienst van de NMBS kreeg midden februari en einde maart 2000 nochtans twee mooie gelegenheden om de meerwaarde te verzilveren. De financiële dienst die voor dit debacle verantwoordelijk was, viel onder de rechtstreekse verantwoordelijkheid van Schouppe.

Ook andere aan het licht gekomen zaken wijzen op onregelmatigheden binnen ABX. Toen Dermaux einde 2001 naar buiten bracht dat de verliezen bij ABX hoger opliepen dan voorgesteld in het businessplan, meer nog, dat volgens hem Schouppe een vervalst businessplan aan de regering had voorgelegd, werd Dermaux ontslagen en aan het hoofd van ABX vervangen door Schouppe zelf. Volgens berichten die begin 2002 verschenen waren de salarissen bij ABX buitensporig hoog. In mei 2002 schreef *De Morgen* dat Schouppe de terreinen op Klein-Eiland, eigendom van de NMBS, ver onder de marktaandeel voor ABX wilde verwerven. Tezelfdertijd werd door verschillende bronnen beweerd dat de NMBS 140 miljoen euro uit een provisie van 175 miljoen euro, aangelegd voor een herstructurering in 1995, zou aangewend hebben om verliezen van vijf ABX-filialen te dekken.

Toen in 2003 een nieuwe holding werd opgericht met een activawaarde van 72 miljoen euro om de rendabele ABX-delen vanaf 1 januari 2004 in onder te brengen, kwam men plots tot de vaststelling dat er reeds een holding bestond met dit doeleinde, maar die tot dan toe een lege schelp was gebleven wegens de

à grande vitesse, précisément le même montant que celui investi jusque là dans ABX. Selon une estimation de L'Echo parue à la mi-2002, ABX a coûté à la SNCB plus d'un milliard d'euros entre 1998 et 2002.

Apparemment, l'endettement d'ABX s'explique en partie également par des opérations financières qui ne peuvent être qualifiées que d'opérations spéculatives. Selon la lettre d'information Faxtueel de novembre 2000, M. M. Etienne Schouppe avait l'intention d'utiliser une partie de la plus-value des actions de Global TeleSystems (GTS) pour financer une ou plusieurs acquisitions d'ABX aux Etats-Unis. La valeur de l'action GTS ayant dégringolé de plus de 32 dollars à 1,5 dollar pièce en 2000, ce projet est tombé à l'eau et la SNCB a dû prêter 28 millions d'euros à ABX afin de lui permettre de renforcer son réseau américain. Selon M. Schouppe, seule la première partie du récit est exacte. La créance de 28 millions d'euros de la SNCB sur ABX n'avait, selon lui, aucun rapport avec cette affaire, d'autant qu'au sein de la SNCB, des liquidités transitaient en permanence entre la société mère et ses filiales en fonction des besoins ponctuels. La SNCB a encore enregistré en 1999 une plus-value exceptionnelle de 54 millions d'euros sur son intéressement à GTS. La moins-value latente fin 2000 dépassait ce montant. À deux reprises, à mi-février et fin mars 2000, le service financier de la SNCB eut toutefois l'occasion de réaliser cette plus-value. Le service financier responsable de cette débâcle était directement placé sous la responsabilité de M. Schouppe.

D'autres affaires mises à jour indiquent également des irrégularités au sein d'ABX. Lorsque M. Demaux annonce, fin 2001, que les pertes d'ABX sont supérieures aux montants présentés dans le business plan, mieux même, que, selon lui, M. Schouppe a présenté un business plan falsifié au gouvernement, il est licencié et remplacé à la tête d'ABX par M. Schouppe en personne. Selon des informations parues début 2002, les salaires en vigueur à ABX étaient démesurément élevés. En mai 2002, le quotidien *De Morgen* écrit que M. Schouppe veut, pour le compte d'ABX, racheter à la SNCB le site de la Petite-Île bien au-dessous de sa valeur marchande. Simultanément, plusieurs sources affirment que la SNCB aurait utilisé 140 millions d'euros, tirés d'une provision de 175 millions d'euros constituée pour une restructuration en 1995, pour couvrir les pertes de cinq filiales d'ABX.

Lorsqu'en 2003, un nouveau holding dont la valeur des actifs atteignait 72 millions d'euros a été créé pour regrouper les activités rentables d'ABX à partir du 1^{er} janvier 2004, on s'est subitement aperçu qu'il existait déjà un holding qui avait la même raison d'être mais qui était alors toujours à l'état de coquille vide en raison des

bovengeschetste problemen met de activa en passiva van de ABX-filiaal. Een bestuurder van ABX moest het nieuws over de oprichting van de nieuwe maatschappij in de krant lezen, terwijl Paul Cools, voorzitter van de eerder opgerichte holding, niet kon uitleggen waarom er nu plots weer een andere holding werd opgericht, tenzij om het aantal pottenkijkers in de nieuwe raad van bestuur – enkel bestaande uit Cools, Levaux, Vinck, Lallemand en eventueel een onafhankelijke – te beperken tegenover de twee maal zo grote raad van bestuur van de eerder opgerichte holding.

De financiële onduidelijkheden en onregelmatigheden binnen ABX zijn de Europese Commissie niet ontgaan. In juli 2003 kreeg de Europese Commissie ernstige twijfels over de herstructureringssteun voor en de leefbaarheid van ABX. Het EU-verdrag legt met overheidsgeld gefinancierde ondernemingen geen verbod op om commerciële transacties als fusies of overnames te verrichten. Maar die overheidssteun mag niet worden gebruikt om andere ondernemingen in concurrentiële segmenten uit de markt te drijven of om insolvable overheidsondernemingen te redden. De Commissie meende over voldoende aanwijzingen te beschikken dat er wel degelijk staatsmiddelen waren gebruikt om ABX boven water te houden en startte bijgevolg een staatssteunonderzoek. In ruil voor de goedkeuring van de overbruggingskredieten van de overheid moest bij de Commissie een herstructureringsplan voor ABX worden ingediend. Toen de Commissie dat plan in februari 2004 ontving, fronsten de Europese ambtenaren nog meer de wenkbrauwen. Twee maanden later werd het de Europese Commissie helemaal te dol toen ABX in april 2004 aan de NMBS vroeg om het overbruggingskrediet om te zetten in kapitaal zoals reeds gebeurde was voor een vordering van 110 miljoen euro, terwijl het overbruggingskrediet reeds einde 2003 zou moeten terugbetaald geweest zijn. Ondertussen had de Europese Commissie het einde van het onderzoek, dat oorspronkelijk voorzien was voor september 2004, uitgesteld tot september 2005 en de radius van het onderzoek zowel in tijd als in ruimte gevoelig uitgebreid. Verwacht werd dat de Europese Commissie van ABX zou eisen om tussen de 500 miljoen euro en 1 miljard euro overheidssteun terug te betalen, wat de facto het failliet van ABX zou betekenen en de volledige NMBS zou meesleuren in de ondergang – zo'n vaart zou het uiteindelijk niet lopen: einde 2005 keurde de EC het herstructureringsplan voor ABX goed, zonder boete of eis van terugbetaling van overheidssteun indien ABX binnen het jaar in privé-handen zou overgaan. Ondertussen waarschuwde Standard & Poor's eind 2004 de tot holding omgevormde NMBS dat zij ABX moest verkopen, wou zij haar kredietwaardigheid behouden. Met andere woorden, de NMBS en de overheid hadden zich met ABX in een desastreuze vicieuze cirkel gewerkt.

problèmes précités liés à l'actif et au passif des filiales d'ABX. C'est en lisant le journal qu'un administrateur d'ABX a appris la nouvelle de la création de cette nouvelle société tandis que M. Paul Cools, président du holding créé précédemment, était incapable d'expliquer la création soudaine d'un nouveau holding, à moins que l'intention n'ait été de limiter le nombre de personnes pouvant mettre leur nez dans ce nouveau conseil d'administration – où ne siégeaient que Cools, Levaux, Vinck, Lallemand et, éventuellement, un membre indépendant – deux fois plus petit que le conseil d'administration du holding précédent.

Les imprécisions et irrégularités financières au sein d'ABX n'ont pas échappé à la Commission européenne. En juillet 2003, celle-ci a émis de sérieux doutes sur l'aide à la restructuration et sur la viabilité d'ABX. Le Traité UE n'interdit pas aux entreprises financées avec de l'argent public d'effectuer des transactions commerciales telles que des fusions ou des reprises mais les aides d'État ne peuvent pas être utilisées pour chasser d'autres entreprises du marché dans des secteurs concurrentiels ou pour sauver des entreprises publiques insolubles. La Commission a estimé qu'elle disposait de suffisamment d'éléments indiquant que des moyens publics avaient bien été utilisés pour sauver ABX, et a dès lors ouvert une enquête sur ces aides d'État. En échange de l'approbation des crédits de soudure de l'État, un plan de restructuration devait être remis à la Commission pour ABX. Lorsque la Commission a reçu ce plan en février 2004, les fonctionnaires européens ont encore plus froncé les sourcils. Deux mois plus tard, en avril 2004, la coupe était pleine, à la Commission, lorsque ABX a demandé à la SNCB de convertir ce crédit de soudure en capital comme elle l'avait déjà fait pour une créance de 110 millions d'euros tandis que ledit crédit de soudure aurait déjà dû être remboursé fin 2003. Dans l'intervalle, la Commission européenne avait reporté la conclusion de son enquête, initialement prévue pour septembre 2004, à septembre 2005, et sensiblement étendu son champ d'investigation dans le temps et dans l'espace. On s'attendait à ce que la Commission européenne réclame à ABX le remboursement de 500 millions à 1 milliard d'euros d'aides d'État, ce qui aurait entraîné, de facto, la faillite d'ABX, laquelle aurait, à son tour, entraîné toute la SNCB dans sa chute. Ce scénario ne s'est toutefois pas vérifié: fin 2005, la Commission européenne a approuvé le plan de restructuration d'ABX, sans amende ou demande de remboursement des aides d'État reçues, à condition qu'ABX soit privatisée dans l'année. Dans l'intervalle, fin 2004, Standard & Poor's ont prévenu la SNCB, transformée en holding, qu'elle devait vendre ABX pour sauvegarder sa solvabilité. En d'autres termes, la SNCB et les pouvoirs publics s'étaient engagés dans un cercle vicieux désastreux avec ABX. Pour la énième année consécutive, le résultat net de l'exercice

Voor het zoveelste jaar op rij viel het nettoresultaat voor het boekjaar 2004 voor de NMBS in het water wegens de uitzonderlijke kosten die voor ABX moesten geboekt worden. De waardeverminderingen en voorzieningen op ABX wogen voor 400 miljoen euro op het resultaat van de NMBS: waardeverminderingen voor 319,7 miljoen euro, een voorziening van 35 miljoen euro voor het Duitse ABX-filiaal en een voorziening van 40 miljoen euro voor de volledige afsplitsing van ABX Frankrijk. Volgens toenmalig en huidig spoorbaas Haek zou met deze injectie en de verkoop van ABX voor het einde van 2005 (*sic*) de ABX-horror definitief tot het verleden moeten behoren.

Een jaar voor de verkoop van ABX durfde ABX-baas Levaux – als reactie op de bewering van NMBS-baas Haek dat ABX niets meer waard was – nog beweren dat ABX 1 miljard euro meer waard was dan in 2001. Ondanks dit optimisme, startte hij in de meest ongunstige omstandigheden en periode – in afwachting van het mogelijk desastreuze verdict van de EC – met de haaien van de Britse durfkapitaalgroep 3i de onderhandelingen over de overname van ABX. Midden 2006 verklaarde voorzitter van NMBS Holding Fontinoy dat het ABX-verhaal de Belgische spoorwegen in het totaal 1,5 miljard euro heeft gekost: 0,5 percent van het BBP, 400 euro per burger. Deze 1,5 miljard euro werd immers ingeschreven in de 7,4 miljard euro historische schuld van de NMBS en werd via de Programmawet van april 2008 overgenomen door de Staat. In augustus 2006 rondde de NMBS en 3i uiteindelijk de (ver)koop van ABX af: 10 miljoen euro voor de aandelen en 70 miljoen euro voor de overnamekosten en voor nieuwe investeringen. Nogtans zouden er zich andere kandidaat-kopers hebben aangeboden die tot 400 miljoen euro veil hadden voor ABX. Kwatongen beweren dat toenmalig minister Vande Lanotte via Levaux en Haek manipuleerde en druk zette om ABX weg te geven aan 3i. 3i was immers van plan om te investeren in het energiepark Electrawinds, waarvan Vande Lanotte voorzitter is. Het werkelijke koopbedrag was dus 10 miljoen euro. In de koop was evenwel – in tegenstelling tot gedelegeerd bestuurder Levaux – het Belgische filiaal van ABX niet inbegrepen, wegens het «financiële risico», aldus 3i: er hing het Belgische filiaal een RSZ-claim n.a.v. fraude inzake schijnzelfstandigen boven het hoofd. Dit filiaal, de voormalige colliedienst van de NMBS waar alles mee begon, werd einde 2006 voor 20 miljoen euro – 2 keer zoveel als voor de buitenlandse tak van ABX waarin die 1,5 miljard euro zijn verdwenen – verkocht aan een dochter van de Royal Mail, GLS. Na zonder dralen ABX Nederland en ABX Italië te hebben verkocht, kwam ABX onder de vleugels van 3i reeds midden 2007 met – voor het eerst – positieve cijfers uit de hoek. Onlangs heeft 3i laten verstaan ABX weer te willen verkopen, voor 600 miljoen euro: 60 maal het bedrag dat anderhalf jaar daarvoor de NMBS heeft ontvangen van

2004 de la SNCB était dans le rouge à cause de frais exceptionnels exposés pour ABX. Les moins-values et les provisions pour ABX ont grevé le résultat de la SNCB de 400 millions d'euros: 319,7 millions d'euros de moins-values, une provision de 35 millions d'euros pour la filiale allemande d'ABX et une provision de 40 millions d'euros pour la scission définitive d'ABX France. Selon M. Haek, qui était déjà à la tête des chemins de fers à cette époque et qui y est toujours, cette injection et la vente d'ABX devaient permettre de tourner définitivement la page de l'histoire d'horreur d'ABX pour la fin 2005 (*sic*).

Un an avant la vente d'ABX, le patron d'ABX, Levaux, a encore osé prétendre – en réaction aux propos du patron de la SNCB, Haek, selon lesquels ABX ne valait plus un sous – qu'ABX valait un milliard d'euros de plus qu'en 2001. Malgré cet optimisme, il a entamé dans les circonstances et la période les plus défavorables qui soient – dans l'attente du verdict potentiellement désastreux de la CE – les négociations sur la reprise d'ABX avec les requins du groupe de capital à risque britannique 3i. À la mi-2006, le président de la SNCB Holding, Fontinoy, a déclaré que la saga ABX avait coûté au total 1,5 milliard d'euros aux chemins de fer belges: 0,5% du PIB, soit 400 euros par citoyen. Ce montant d'1,5 milliard d'euros a en effet été inscrit dans la dette historique de 7,4 milliards d'euros de la SNCB et a été repris par l'État par le biais de la loi-programme d'avril 2008. En août 2006, la SNCB et 3i ont enfin finalisé la vente d'ABX: 10 millions d'euros pour les actions et 70 millions d'euros pour les frais de reprise et les nouveaux investissements. Il se serait pourtant présenté d'autres candidats acheteurs qui étaient prêts à payer jusqu'à 400 millions d'euros pour ABX. Des mauvaises langues prétendent que le ministre de l'époque, Vande Lanotte, a manœuvré et exercé des pressions, via Levaux et Haek, pour offrir ABX à 3i. 3i avait en effet l'intention d'investir dans le parc d'énergie Electrawinds, dont Vande Lanotte est le président. Le montant réel de l'achat s'élevait donc à 10 millions d'euros. Toutefois, la filiale belge d'ABX – contrairement à l'administrateur délégué Levaux – n'était pas comprise dans l'achat, en raison du «risque financier», selon 3i: la filiale belge risquait de faire l'objet d'une réclamation de l'ONSS pour fraude aux faux indépendants. Cette filiale, l'ex-service colis de la SNCB par lequel tout a commencé, a été vendue fin 2006 pour 20 millions d'euros – deux fois plus que la branche étrangère d'ABX où ce milliard et demi d'euros a été englouti – à une filiale de Royal Mail, GLS. Après avoir vendu sur-le-champ ABX Pays-Bas et ABX Italie, ABX, sous les ailes de 3i, présentait – pour la première fois – des chiffres positifs dès la mi-2007. Récemment, 3i a laissé entendre qu'il avait l'intention de revendre ABX pour 600 millions d'euros, soit 60 fois le montant

3i. Dit is ook het bedrag waarmee verschillende onafhankelijke financiële experts het huidige ABX waarden. Blijver Lavaux zal zich als aandeelhouder deze verkoop niet beklagen.

«De NMBS heeft over een periode van 15 jaar 1,2 miljard euro overheidsgeld gestoken in een bedrijf dat op dit moment 0 euro waard is.» Deze woorden uit 2005 van NMBS-topman Jannie Haek vatten helder het ABX-drama samen. Al is het verdwenen geld in de balansen van ABX en de NMBS niet als overheidsgeld bestemd voor openbare dienstverlening geboekt, in dezelfde periode leed de NMBS zware verliezen en steeg haar schuld.

De verantwoordelijkheid van NMBS- en ABX-toplui is overduidelijkheid. Waarom greep de regering niet op tijd in? Waarom kregen deze mensen al die tijd carte blanche om naar goeddunken om te springen met miljoenen euro's van de burgers van dit land? In 2005 antwoordde ABX-baas Lavaux op de vraag of er niet systematisch te veel is betaald voor de overnames: «Ik zal hier geen bedragen noemen, maar het klopt: die kritiek hoor je binnen de NMBS. Dat het verschil tussen het uitgebrachte bod en dat van een tweede bieder soms opvallend groot was». Was er dan geen controle? Wie had hier baat bij? Of speelde Schouppe gewoon graag Rockefeller met het geld van de burger? Ondanks alle waarschuwingen mocht Schouppe na het einde van zijn topfunctie bij de NMBS, aanblijven als ABX-baas met een jaarlijkse managerswedde van 750.000 euro en de bescherming van een ambtenaar. Waarom? In 2002 vroeg bijna de gehele politieke klasse, met voormalig VLD-voorzitter De Gucht op kop, het vel van ABX-baas Schouppe. Maar het is pas in februari 2003 dat de sp.a en de PS-ministers Schouppe lieten vallen – met een royale ontslagvergoeding van 2 miljoen euro. Waarom? Heeft Schouppe zich met deontologisch twijfelachtige beslissingen zoals de ABX-sponsoring van de lievelingsbasketbalploeg van een minister zich bescherming in de Wetstraat afgekocht? Is het toeval dat juist een trouwe sp.a-kabinetschef als Haek werd aangesteld als NMBS-topman die het deksel op het onwelriekende potje moest houden? Is het toeval dat de nieuwe ABX-baas Lavaux Oostende – «waar mijn vriend Vande Lanotte woont» – naar voor schoof als Belgische hub voor de luchtvrachtexpeditie van ABX? Volgens Schouppe zelf, in een zeldzame pose als «Vlaming», liggen de Frans-taligen aan de oorzaak van het ABX-debacle: «Volgens mij was ABX, in combinatie met de Antwerpse haven, de enige kans om in Vlaanderen één groot logistiek centrum te creëren. Dat heeft men in Franstalige kringen niet gewild». Is ABX veel te goedkoop verkocht aan 3i en wat is de rol van voormalig minister Vande Lanotte en van anderen daarin? Om samen te vatten: wie zijn

reçu de 3i par la SNCB un an et demi auparavant. C'est également le montant auquel est actuellement évalué ABX par différents experts financiers indépendants. Lavaux, qui est resté dans l'entreprise, ne se plaindra pas de cette vente en sa qualité d'actionnaire.

«La SNCB a investi, sur une période de 15 ans, 1,2 milliard d'euros d'argent public dans une entreprise dont la valeur est actuellement de 0 euro.» Ces propos formulés en 2005 par le patron de la SNCB, Jannie Haek, résument clairement le drame d'ABX. Même si l'argent disparu n'a pas été comptabilisé dans les bilans d'ABX et de la SNCB en tant que fonds publics destinés au service public, la SNCB a subi de lourdes pertes et a vu sa dette augmenter pendant la même période.

La responsabilité des dirigeants de la SNCB et d'ABX est évidente. Pourquoi le gouvernement n'est-il pas intervenu à temps? Pourquoi ont-ils eu tout ce temps carte blanche pour disposer à leur gré de millions d'euros provenant des citoyens de notre pays? En 2005, le patron d'ABX, M. Lavaux, à qui l'on avait demandé si les reprises n'avaient pas systématiquement été réalisées pour des montants trop élevés, répondit: «Je ne vais pas citer de chiffres, mais c'est exact: d'aucuns estiment, au sein de la SNCB, que l'écart entre l'offre émise et celle d'un deuxième offrant était quelquefois particulièrement important». N'y avait-il donc aucun contrôle? Qui avait intérêt à une telle situation? Ou bien Schouppe voulait-il tout simplement jouer au Rockefeller avec les deniers des citoyens? Malgré toutes les mises en garde, Schouppe a pu, à l'expiration de son mandat à la direction de la SNCB, rester patron d'ABX et percevoir ainsi un traitement annuel de manager de 750 000 euros tout en bénéficiant de la protection accordée aux fonctionnaires. Pourquoi? En 2002, presque toute la classe politique, à commencer par l'ancien président du VLD, De Gucht, voulait la tête de Schouppe, patron d'ABX. Mais ce n'est qu'en février 2003 que les ministres sp.a et PS ont laissé tomber ce dernier – qui a perçu une indemnité de licenciement royale de 2 millions d'euros. Pourquoi? Schouppe s'est-il acheté des protections à la rue de la Loi en prenant des décisions déontologiquement douteuses, comme le sponsoring par ABX de l'équipe de basket-ball favorite d'un ministre? Est-ce un hasard si Haek, chef de cabinet fidèle du sp.a, a été placé à la direction de la SNCB, pour pouvoir étouffer les affaires nauséabondes? Est-ce un hasard si Lavaux, le nouveau patron d'ABX, a proposé d'installer à Ostende – «là où habite mon ami Vande Lanotte» – le hub belge destiné à l'expédition de fret aérien d'ABX? Schouppe reconnaît lui-même, dans l'une de ses rares prises de position en tant que «Flamand», que les francophones sont responsables du débâcle d'ABX: «J'estime que la combinaison d'ABX et du port d'Anvers constituait la seule chance de créer un grand centre logistique en Flandre. Les milieux

de verantwoordelijken – binnen de NMBS en binnen het politiek bestel – voor de schuldenberg, de ondoorzichtige boekhouding, de noodlottige acquisities, het machtsmisbruik, het financiële misbruik, de verkoop met verlies, de manipulaties en de leugens binnen ABX?

Enkel een grondig parlementair onderzoek kan hierover uitsluitsel brengen.

Luc SEVENHANS (VB)
Francis VAN DEN EYNDE (VB)
Peter LOGGHE (VB)
Hagen GOYVAERTS (VB)
Barbara PAS (VB)

francophones n'ont pas voulu de cette solution» (traduction). ABX a-t-elle été vendue bien au-dessous de sa valeur à 3i et quel rôle ont joué l'ancien ministre Vande Lanotte et les autres dans cette vente? En résumé: qui est – au sein de la SNCB et du système politique – responsable de la dette, de l'absence de transparence de la comptabilité, des acquisitions désastreuses, de l'abus de pouvoir, des abus financiers, de la vente avec perte, des manipulations et des mensonges au sein d'ABX?

Seule une enquête parlementaire approfondie permettra de faire la lumière sur ces points.

VOORSTEL

Artikel 1

Er wordt een parlementaire onderzoekscommissie opgericht die wordt belast met het onderzoek naar de werking van de beheersstructuren, het acquisitiebeleid en het financieel beheer van ABX, de besteding van het in ABX geïnvesteerde overheidsgeld en de uiteindelijke verkoop van ABX met het oog op de vaststelling van de verantwoordelijkheid van de opeenvolgende Belgische regeringen, voor de mogelijke disfuncties, onregelmatigheden en onwettelijkheden.

Deze onderzoekscommissie stelt, naast het opstellen van een inventaris van alle feiten die sinds de oprichting van ABX hebben geleid tot de uiteindelijke verkoop van ABX aan 3i, onder andere een onderzoek in naar:

- 1° de werking van de beheersstructuren, het acquisitiebeleid en het financieel beheer van ABX;
- 2° de besteding van het in ABX geïnvesteerde overheidsgeld;
- 3° de uiteindelijke verkoop van ABX;
- 4° de strategische beslissingen die genomen zijn door de bedrijfsleiding, de raad van bestuur en de aandeelhouders van de NMBS en ABX;
- 5° de oorzaken van het mislukken van de plannen om het bedrijf financieel gezond te maken;
- 6° de wijze waarop de waarde van het bedrijf bij de verkoop werd bepaald;
- 7° de financiële invloed van ABX op de NMBS en de totale kostprijs van de onderneming aan de Belgische staat;
- 8° de vraag of de vrije concurrentie voldoende werd toegelaten en of alle wettelijke verplichtingen werden nageleefd bij de verkoop van ABX aan 3i, onder andere het uitsluiten van Sofipa, die de waarde van ABX in 2006 evalueerde op 380 tot 400 miljoen euro;
- 9° de waardebepaling van de overname;
- 10° de rol van toppolitici (Johan Vande Lanotte, ...), van voormalige NMBS-verantwoordelijken (Etienne Schouppe, ...), van de huidige NMBS-CEO Jannie Haek en van voormalige ABX-verantwoordelijken in het ABX-dossier;
- 11° het bestaan van een eventueel verband tussen de verkoop van ABX aan een gunstige prijs aan 3i en de gelijktijdige kapitaalverhoging door 3i van 30 miljoen euro in Electrawinds met de benoeming van Johan Vande Lanotte als voorzitter van Electrawinds;
- 12° de verantwoordelijkheid van de opeenvolgende Belgische regeringen voor de mogelijke disfuncties, onregelmatigheden en onwettelijkheden in het ABX-dossier;

PROPOSITION

Article 1^{er}

Il est institué une commission d'enquête parlementaire, chargée d'examiner le fonctionnement des structures de gestion, la politique d'acquisition et la gestion financière d'ABX, l'affectation des fonds publics investis dans ABX et finalement la vente d'ABX, en vue d'établir la responsabilité des gouvernements belges successifs dans les éventuels dysfonctionnements, irrégularités et illégalités.

Outre l'établissement d'un inventaire de tous les faits qui, depuis la constitution d'ABX, ont finalement mené à la vente de la société à 3i, cette commission d'enquête parlementaire est chargée d'examiner, entre autres:

- 1° le fonctionnement des structures de gestion, la politique d'acquisition et la gestion financière d'ABX;
- 2° l'affectation des fonds publics investis dans ABX;
- 3° la vente finale d'ABX;
- 4° les décisions stratégiques qui ont été prises par la direction de l'entreprise, le conseil d'administration et les actionnaires de la SNCB et d'ABX;
- 5° les causes de l'échec des plans d'assainissement des finances de l'entreprise;
- 6° la manière dont la valeur de l'entreprise a été fixée lors de la vente;
- 7° l'impact financier d'ABX sur la SNCB et le coût total qu'a représenté l'entreprise pour l'État belge;
- 8° la question de savoir si la libre concurrence a été suffisamment garantie et si toutes les obligations légales ont été respectées lors de la vente d'ABX à 3i, notamment l'exclusion de Sofipa, qui avait estimé la valeur d'ABX en 2006 à 380 à 400 millions d'euros;
- 9° la fixation de la valeur de la reprise;
- 10° le rôle des hommes politiques de premier plan (Johan Vande Lanotte, ...), des anciens responsables de la SNCB (Etienne Schouppe, ...), de l'actuel CEO de la SNCB Jannie Haek et des anciens responsables d'ABX dans le dossier ABX;
- 11° l'existence d'un lien éventuel entre la vente d'ABX à un bon prix à 3i, l'augmentation de capital de 30 millions d'euros effectuée simultanément par 3i dans Electrawinds et la nomination de Johan Vande Lanotte au poste de président de cette dernière;
- 12° la responsabilité des gouvernements belges successifs dans les éventuels dysfonctionnements, irrégularités et illégalités dans le dossier ABX;

De commissie kan aanbevelingen doen die naar haar oordeel kunnen bijdragen tot een oplossing van de door haar onderzochte problemen en meer bepaald tot het beter functioneren van, het voorkomen van disfuncties bij en de noodzakelijke aanpassingen van de werking en het financieel beheer van overheidsbedrijven.

Art. 2

De parlementaire onderzoekscommissie is bevoegd om alle dossiers die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met ABX aan een onderzoek te onderwerpen. Zij beschikt voor het overige over alle bevoegdheden, rechten en plichten die door de wet van 8 mei 1980 op het parlementair onderzoek aan parlementaire onderzoekscommissies verleend worden en kan zich voor alle opdrachten laten bijstaan door het Rekenhof.

Art. 3

De commissie bestaat uit elf door de Kamer onder haar leden aan te duiden leden, overeenkomstig het stelsel van de evenredige vertegenwoordiging.

Art. 4

De commissie wordt bij hoogdringendheid samengesteld.

Art. 5

De parlementaire onderzoekscommissie kan, binnen de door het Bureau van de Kamer vastgestelde budgettaire klijtlijnen, alle nodige maatregelen nemen teneinde haar onderzoek met de vereiste nauwkeurigheid uit te voeren.

Daartoe kan zij, eventueel in het raam van een arbeids- of bedrijfsovereenkomst, een beroep doen op deskundigen. De looptijd van die overeenkomsten mag die van de onderzoekscommissie niet overschrijden.

La commission peut formuler des recommandations susceptibles, selon elle, de contribuer à résoudre les problèmes examinés par elle et, notamment, à améliorer le fonctionnement, à prévenir les dysfonctionnements et à apporter les modifications nécessaires au fonctionnement et à la gestion financière des entreprises publiques.

Art. 2

La commission d'enquête parlementaire est compétente pour examiner tous les dossiers directement ou indirectement liés à ABX. Elle dispose, pour le surplus, de tous les pouvoirs, droits et obligations accordés aux commissions d'enquête parlementaire par la loi du 8 mai 1980 sur les enquêtes parlementaires, et peut se faire assister par la Cour des comptes pour accomplir toutes ses missions.

Art. 3

La commission se compose de onze membres, que la Chambre désigne parmi ses membres conformément à la règle de la représentation proportionnelle.

Art. 4

La commission est constituée d'urgence.

Art. 5

La commission d'enquête parlementaire peut, dans les limites budgétaires fixées par le Bureau de la Chambre, prendre toutes les mesures utiles afin de mener son enquête avec la rigueur voulue.

À cet effet, elle peut faire appel à des spécialistes, le cas échéant, dans le cadre d'un contrat de travail ou d'entreprise. La durée de ces contrats ne peut excéder celle de la commission d'enquête.

Art. 6

De parlementaire onderzoekscommissie brengt binnen drie maanden na haar oprichting verslag uit over haar werkzaamheden aan de Kamer, tenzij de Kamer een verlenging van de commissiewerkzaamheden toestaat.

10 april 2008

Luc SEVENHANS (VB)
Francis VAN DEN EYNDE (VB)
Peter LOGGHE (VB)
Hagen GOYVAERTS (VB)
Barbara PAS (VB)

Art. 6

La commission d'enquête parlementaire fait rapport sur ses travaux à la Chambre dans les trois mois de son installation, sauf prolongation accordée par la Chambre.

10 avril 2008