

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 juli 2009

HOORZITTING

**over het goederenvervoer
per spoor**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Roel DESEYN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen van de genodigden	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie.....	21
III. Antwoorden van de genodigden	26

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 juillet 2009

AUDITION

**concernant le transport de marchandises
par rail**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Roel DESEYN**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductif des invités.....	3
II. Questions et observations de membres de la commission.....	21
III. Réponses des invités.....	26

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden / Titulaires:

CD&V	Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS	Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld	Ludo Van Campenhout, N.
VB	Jan Mortelmans, Bruno Stevenheijdens
sp.a	David Geerts, Bruno Tobback
Ecolo-Groen!	Thérèse Snoy et d'Oppuers
cdH	David Lavaux
N-VA	Patrick De Groot

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Camille Dieu, Karine Lalieux, N.
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Bruno Valkeniers, Francis Van den Eynde, Annick Ponthier
Hans Bonte, Meryame Kitir
Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns
Ben Weyts

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedeker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a	:	socialistische partij anders
VB	:	Vlaams Belang

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze hoorzitting gehouden op 17 juni 2009.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN VAN DE GENODIGDEN

A. De heer Marc Descheemaeker (NMBS)

De heer Marc Descheemaeker schetst kort hoe de situatie van B-Cargo in 2002 was, na de herstructurering van de groep. Er was geen strategisch plan, de liberalisering was niet voorbereid en binnen de groep bestond er geen duidelijkheid omtrent de verdeling van verantwoordelijkheden. B-Cargo was tevens zwaar verliesgevend.

Toch werd er in 2003 voor gekozen om door te gaan met de activiteiten. Binnen de groep bestond immers de overtuiging dat het vrachtvervoer nog steeds de sleutelactiviteit van de NMBS is. De herstructurering van het bedrijf werd opgestart. Tot vandaag wordt er gestreefd naar het herstructureren, het verbeteren en het voortzetten van de activiteit van B-Cargo.

De spreker benadrukt dat B-Cargo momenteel marktleider is in het vrachtverkeer in België. In de vrijgemaakte markt vraagt het nochtans een grote inspanning om de belangen van B-Cargo te beschermen tegen de concurrentie, alsook de kostprijs competitief laag te houden in vergelijking met de andere transportmodi.

Het vrachtvervoer heeft een groot maatschappelijk belang vanuit een ecologisch standpunt: de CO₂-emissie van het spoorvervoer ligt veel lager dan bij andere transportmodi.

B-Cargo streeft er naar binnen België een goede dienstverlener te zijn, die vrachttreinen vormt en de individuele wagonladingen kan verdelen.

België bezit drie grote spoortechnische ingangspoor-ten, op de assen die Duitsland, Frankrijk en Nederland met België verbinden. Wie daar een sterk diensten-aanbod heeft, kan de internationale vrachtstromen beheersen. Daarom ontwikkelde B-Cargo een corridor die gaat van Antwerpen naar Zwitserland en Noord-Italië, een tweede corridor die Zeebrugge en Antwerpen verbindt met het Ruhrgebied en vandaar naar de nieuwe democratieën in Oost-Europa spoort en een derde cor-ridor Rotterdam–Antwerpen–Parijs-Spanje. Aangezien België traditioneel een staalspecialist is, werden die

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé ces auditions le 17 juin 2009.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS DES INVITÉS

A. M. Marc Descheemaeker (SNCB)

M. Marc Descheemaeker esquisse brièvement la situation de B-Cargo en 2002, après la restructura-tion du groupe. Il n'y avait pas de plan stratégique, la libéralisation n'était pas préparée et la répartition des responsabilités n'était pas claire au sein du groupe. B-Cargo était également fortement déficitaire.

Malgré tout, il a été décidé, en 2003, de poursuivre les activités. Le groupe était en effet convaincu que le transport des marchandises demeure l'activité clé de la SNCB. La restructuration de l'entreprise a été enta-mée. Jusqu'à maintenant, on tend à la restructuration, à l'amélioration et à la poursuite de l'activité de B-Cargo.

L'orateur fait observer qu'à l'heure actuelle, B-Cargo est le chef de file du marché en matière de trafic de marchandises en Belgique. Dans le cadre du marché libéralisé, un effort considérable doit cependant être fait pour protéger les intérêts de B-Cargo contre la concur-rence, ainsi que pour préserver la compétitivité du coût par rapport aux autres modes de transport.

Sous l'angle écologique, le transport de marchandises présente un intérêt sociétal important: les émissions de CO₂ résultant du transport par rail sont nettement plus faibles que celles d'autres modes de transport.

B-Cargo ambitionne d'être un bon fournisseur de services en Belgique, formant des trains de marchan-dises et pouvant distribuer les chargements individuels.

La Belgique possède trois grands accès ferroviaires, situés sur les axes reliant l'Allemagne, la France et les Pays-Bas à la Belgique. L'entreprise qui dispose en l'oc-currence d'une offre de services solide est en mesure de maîtriser les flux internationaux de marchandises. Voilà pourquoi B-Cargo a développé un couloir allant d'Anvers vers la Suisse et l'Italie du Nord, un deuxième couloir reliant Zeebrugge et Anvers au bassin de la Ruhr et continuant ensuite vers les nouvelles démocraties en Europe orientale et un troisième couloir sur la ligne Rotterdam–Anvers–Paris et l'Espagne. La Belgique

marktsegmenten gekozen die de staalindustrie ten goede komen; ook bezit België het potentieel om een goede containerspecialist te zijn. Deze twee specialiteiten maken 80% van de groep uit. Andere segmenten zijn het automobiel-, hout- en chemietransport. Voor deze marktsegmenten worden samen met buitenlandse partners treinen aangeboden.

Dankzij de steun van de federale overheid kon een containernetwerk worden opgericht om de containerhavens beter te verbinden met binnenlandse terminals. Het concept heeft niet alleen een Europese prijs gewonnen, de omzet steeg ook van 717 miljoen euro (in 2002) tot 802 miljoen euro (in 2008).

Ook de genomen saneringsmaatregelen hebben geleid tot een verhoogde omzet. Het personeel dat vrachtreinen vormt, werd overgeheveld, onder meer in het project New Cargo. B-Cargo vervoerde in het verleden 59 miljoen ton met 20 000 vrachtwagens. Vandaag bezit het bedrijf nog 11 000 vrachtwagens, maar dezelfde vervoerscapaciteit werd dankzij de verbeterde rotatie behouden. Alle dochterondernemingen zijn gesaneerd, waaronder Sibelit (de as naar Zwitserland en Italië) en Cobra (de as naar Duitsland). Een partnerschap werd ontwikkeld met ECR om in Frankrijk ook het marktaandeel te vergroten.

Ondanks deze maatregelen blijft B-Cargo in 2008 nog altijd verliesgevend ten belope van 75 miljoen euro.

De hele spoorwegsector werd zwaar getroffen door de financiële crisis. Het Europees vrachtvervoer zal in 2009 een omzet maken die 30 à 35 % lager ligt dan vooropgesteld werd.

In een vrije markt hebben de klanten keuzes. Ze moeten dan ook overtuigd worden het spoor als transportmiddel te kiezen: ze willen operationele bijstand, een snel commercieel antwoord, multimodale en alternatieve oplossingen. Ook verwachten ze bijkomende en verbeterde service en een "single point of contact" (één enkel filiaal dat zich volledig met klantenbeheer bezighoudt). B-Cargo biedt dat aan met IFB (*Interferry Boats* – voor het segment containers), *Rail Force* (voor alle segmenten die niet verticaal geïntegreerd zijn zoals de chemie-industrie en automobielsector) en Xpedys (voor staalproducten). De commerciële ploegen werken via de filialen. Trackingsystemen en operationele know-how worden ingezet om klanten te helpen.

étant traditionnellement spécialisée en sidérurgie, les segments de marché choisis sont ceux qui profitent à l'industrie sidérurgique; la Belgique dispose également des potentialités requises pour être un bon spécialiste en conteneurs. Ces deux spécialités représentent 80% du groupe. Le transport d'automobiles, de bois et de produits chimiques sont d'autres segments. Dans le cas de ceux-ci, des trains sont proposés en collaboration avec des partenaires étrangers.

Un réseau de conteneurs a pu être mis sur pied, grâce à l'aide accordée par le pouvoir fédéral, afin de mieux relier les ports à conteneurs aux terminaux intérieurs. Non seulement le concept a décroché un prix européen, mais en outre le chiffre d'affaires est passé de 717 millions d'euros (en 2002) à 802 millions d'euros (en 2008).

Les mesures d'assainissement prises ont également entraîné une augmentation du chiffre d'affaires. Le personnel des trains de marchandises a été transféré, notamment dans le projet New Cargo. Dans le passé, B-Cargo transportait 59 millions de tonnes à l'aide de ses 20 000 wagons de marchandises. Aujourd'hui, l'entreprise possède encore 11 000 wagons de marchandises, mais elle a maintenu une même capacité de transport en améliorant la rotation. Toutes les filiales ont été assainies, dont Sibelit (l'axe Suisse-Italie) et Cobra (l'axe vers l'Allemagne). Un partenariat a été développé avec ECR pour étendre la part de marché également en France.

En dépit de ces mesures, B-Cargo reste toujours déficitaire en 2008, à concurrence de 75 millions d'euros.

L'ensemble du secteur ferroviaire a été lourdement touché par la crise financière. En 2009, le transport européen de marchandises réalisera un chiffre d'affaires qui sera de 30 à 35 % inférieur à celui qui était prévu.

Dans un marché libre, les clients ont le choix. Ils doivent dès lors être convaincus de choisir le rail comme moyen de transport: ils veulent une assistance opérationnelle, une réponse commerciale rapide et des solutions multimodales et alternatives. Ils attendent également un service complémentaire, amélioré et un point de contact unique (une seule filiale qui s'occupe entièrement de la gestion de la clientèle). B-Cargo offre cette solution avec IFB (*Interferry Boats*, pour le segment conteneurs), *Rail Force* (pour tous les segments qui ne sont pas intégrés verticalement, comme l'industrie chimique et le secteur automobile) et Xpedys (pour les produits sidérurgiques). Les équipes commerciales travaillent par l'entremise des filiales. Des systèmes de *tracking* et des savoir-faire opérationnels sont mis en œuvre pour aider les clients.

Dankzij de participatie in terminals kan B-Cargo onze scheepvaartfilialen laten deelnemen in de binnenvaart in België.

In de haven van Antwerpen is er veel competitie. IFB werkt dan ook met meerdere havens.

De opdeling per type vervoer bestaat uit 20 % bulk, 30 % metaal en 10 % chemie. 1/3de van de omzet wordt aangebracht door het gecombineerd vervoer; het binnenvervoer is goed voor 28 % van de omzet.

B-Cargo wil evolueren van een traditionele onderneming naar een internationale groep. Noord-Frankrijk, West-Duitsland en Zuid-Nederland liggen binnen het Belgische bereik.

De eerste prioriteit is, net als voor de passagierstreinen, dat ook goederentreinen op tijd komen.

De productiviteit moet ook stijgen. Er moet worden bespaard op personeelskosten, maar er moeten ook meer treintrajecten komen.

De kwaliteit van processen en systemen moet verbeterd worden. Binnen de NMBS-groep wordt een SAP PfP-systeem (stelsel van algemene preferenties en persoonlijke financiële planning) geïntroduceerd. Alle ondernemingsnoden- en middelen moeten op elkaar worden afgestemd. Zo kan 25 % van de kosten worden uitgespaard.

De rijpaden die gekocht worden bij Infrabel, moeten beter worden ingepland. De productie moet gebeuren met minder activa. De onderhoudskosten moeten worden vermindert.

De ambitie bestaat om verder te groeien. Na afloop van de recessie wil B-Cargo tegen 2012 een omzet van 1 000 miljoen euro halen op een niet-verliesgevende manier; daarom is het nu een prioriteit om de overblijvende schuld van 75 miljoen euro weg te werken.

De mogelijkheid bestaat om met een vrij volledig logistiek en multimodaal aanbod te komen voor havens en industrieën die echt intermodaal werken. In dit deel van Europa kan B-Cargo een sterke speler worden. Het internationaal netwerk is goed en kan worden verbeterd. Er moeten echter nog inspanningen worden gedaan. Zo kunnen de onderlinge coördinatie en de productiviteit nog worden verbeterd. In de onderneming dient iedereen zich bewust te worden van het feit dat de kostprijs verbonden is met de marktprijs.

Grâce à sa participation dans des terminaux, B-Cargo permet à nos filiales maritimes de participer à la navigation intérieure en Belgique.

La concurrence est forte dans le port d'Anvers. IFB travaille dès lors avec plusieurs ports.

La répartition par type de transport est la suivante: 20 % pour le vrac, 30 % pour la métallurgie et 10% pour la chimie. Un tiers du chiffre d'affaires est généré par le transport combiné. Le transport intérieur représente 28 % du chiffre d'affaires.

B-Cargo, qui a actuellement le profil d'une entreprise traditionnelle, entend devenir un groupe international. Le Nord de la France, l'Ouest de l'Allemagne et le Sud des Pays-Bas sont à la portée de la Belgique.

Comme pour les trains de voyageurs, la priorité des priorités est d'assurer la ponctualité des trains de marchandises.

La productivité doit également augmenter. Il y a lieu de réaliser des économies sur les frais de personnel, mais il faut aussi augmenter les trajets ferroviaires.

La qualité des processus et des systèmes doit être améliorée. Un système SAP PfP (système de préférences générales et planification financière personnelle) sera mis en oeuvre au sein du groupe SNCB. Tous les besoins et moyens de l'entreprise doivent être coordonnés. Il sera ainsi possible de réaliser une économie de 25 % sur les coûts.

Les sillons achetés à Infrabel doivent être mieux implantés. La production doit s'effectuer avec moins d'actifs. Les frais d'entretien doivent être réduits.

L'ambition est de poursuivre la croissance. Une fois la récession terminée, B-Cargo entend réaliser à l'horizon de 2012 un chiffre d'affaires de 1 000 millions d'euros d'une manière non déficitaire; c'est la raison pour laquelle l'apurement de la dette résiduelle de 75 millions d'euros constitue actuellement une priorité.

Il est possible de proposer une offre logistique et multimodale très complète aux ports et aux industries qui travaillent de manière vraiment multimodale. Dans cette partie de l'Europe, B-Cargo peut devenir un acteur puissant. Le réseau international est bon et peut encore être amélioré. Il y a cependant encore lieu de consentir des efforts. C'est ainsi que la coordination et la productivité peuvent encore être améliorées. Chacun au sein de l'entreprise doit être conscient du fait que le prix de revient est lié au prix du marché.

De spreker vertrouwt erop dat de federale overheid het project blijft steunen in de komende jaren. Ook Infrabel heeft zich duidelijk geëngageerd binnen de vrachtsector. De syndicale organisaties zullen ook beseffen dat het plan dat voorligt de enige mogelijkheid is om de vrachtactiviteit te redden.

B. De heer Luc Lallemand (Infrabel)

De heer Luc Lallemand is verheugd over het feit dat de NMBS-groep onlangs een nieuwe hogesnelheidslijn heeft geïnaugureerd: lijn 3, die Luik verbindt met de Duitse grens. België is nu het eerste Europese land dat een HST-netwerk bezit van grens tot grens. De spreker bedankt de politieke overheid voor de steun die ze aan het project verleent.

De spreker overloopt de evolutie van de liberalisering van de vrachtsector:

- de liberalisering van het internationaal gecombineerd vervoer vond plaats in 1997;
- in 2003 werd het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor geliberaliseerd;
- in 2006 volgde de liberalisering van het internationaal vrachtvervoer;
- in 2007 werd het gehele vrachtvervoer vrijgemaakt;
- vanaf januari 2010 zal ook het passagiersvervoer volledig in de markt zijn.

Vandaag zijn er op de Belgische vrachtmarkt zes operatoren actief, maar enkele nieuwe operatoren hebben een licentie aangevraagd. Volgende klanten rijden op de sporen van Infrabel: NMBS (B-Cargo), Crossrail, Fret SNCF, Veolia, Trainsport AG en ERS Railways. ACTS, CFL cargo, RRF en DB Schenker zijn operatoren waarvoor de procedure lopende is. De marktaandeelen van de operatoren stijgen en het marktaandeel van B-Cargo blijft ook in 2009, ondanks de crisis, het grootst (93,9 % in 2008).

De Belgische gebruikersheffing ligt zeer laag en is sedert het ontstaan van Infrabel stabiel gebleven. Alleen de indexering is er op van toepassing.

Infrabel heeft steeds zijn klantenbeleid als een prioriteit beschouwd. Het accent werd gelegd op een rechtvaardige en niet-discriminatoire houding naar de operatoren toe. Een "Account Manager"-structuur staat de klant bij in het oplossen van zijn problemen. SLA's (Service Level Agreements) verzekeren de dienstverlening bij het uitvoeren van de contracten. Om de twee jaar werden ook evenementen georganiseerd die de

L'orateur est confiant quant au fait que le pouvoir fédéral continuera à soutenir le projet au cours des prochaines années. Infrabel s'est aussi clairement engagé dans le secteur du fret. Les organisations syndicales se rendront également compte que le plan qui est sur la table constitue la seule alternative pour sauver l'activité de fret.

B. M Luc Lallemand (Infrabel)

M. Luc Lallemand félicite que le groupe SNCB ait inauguré récemment une nouvelle ligne à grande vitesse, à savoir la ligne 3, qui relie Liège à la frontière allemande. La Belgique est à présent le premier pays européen à posséder un réseau TGV de frontière à frontière. L'orateur remercie le pouvoir politique pour le soutien qu'il accorde à ce projet.

L'orateur passe en revue les étapes de la libéralisation du secteur du fret:

- la libéralisation du transport combiné international est intervenue en 1997;
- le réseau transeuropéen de transport de marchandises par rail a été libéralisé en 2003;
- la libéralisation du transport de fret international a suivi en 2006;
- en 2007, c'est l'ensemble du transport de fret qui a été libéralisé;
- à partir de janvier 2010, le transport de voyageurs sera également entièrement libéralisé.

À l'heure actuelle, six opérateurs sont actifs sur le marché du fret belge, mais plusieurs nouveaux opérateurs ont demandé une licence. Les clients suivants roulent sur les voies d'Infrabel: SNCB (B-Cargo), Crossrail, Fret SNCF, Veolia, Trainsport AG et ERS Railways. ACTS, CFL cargo, RRF et DB Schenker sont des opérateurs en cours de procédure. Les parts de marché des opérateurs augmentent et la part de marché de B-Cargo (93,9 % en 2008) reste également la plus élevée en 2009, en dépit de la crise.

La redevance d'utilisation belge est très peu élevée et est demeurée stable depuis la création d'Infrabel. Elle est uniquement soumise à l'indexation.

Infrabel a toujours considéré sa politique clientèle comme une priorité. L'accent a été mis sur une attitude équitable et non discriminatoire à l'égard des opérateurs. Une structure d'Account Manager accompagne le client dans la résolution de ses problèmes. Des SLA (Service Level Agreements) garantissent le service dans le cadre de l'exécution des contrats. Tous les deux ans, Infrabel a également organisé des événements attirant

aandacht vestigen op SeaRail, de investeringen van Infrabel in de Belgische havens. Er werd een site ontworpen (www.railaccess.be) en er werd een *Business Corner* ingericht, die op het ogenblik wordt geëvalueerd op gebied van klantentevredenheid. Infrabel heeft tevens een nieuw gamma spoorproducten gedefinieerd. Naast het afstaan van rechten aan de operatoren om gedurende bepaalde periodes delen van het spoornet te gebruiken, verkoopt Infrabel ook twee systemen voor de organisatie van rangeerstations en heeft de onderneming ook de mogelijkheid gecreëerd om eenzelfde operator een bundel sporen te laten huren voor een bepaalde tijd.

De spreker doet vier spoorwegvoorstellen voor een efficiënte Belgische logistieke strategie binnen een competitieve markt. Sommige voorstellen zijn reeds gedeeltelijk uitgevoerd.

Een eerste voorstel betreft de ontwikkeling van grote Europese vrachtcorridors. Het Europese spoornetwerk werd aangelegd toen er nog oorlogen plaatsvonden in Europa. Verschillende nationale systemen communiceren dan ook niet met elkaar. Infrabel heeft interoperabele systemen ontwikkeld en komt aan het probleem tegemoet met een corridorbenadering.

Een tweede voorstel betreft de verzadiging van het netwerk. Infrabel investeert in de haven van Antwerpen via een strategie van concentrische cirkels. Voor de uitgang van Antwerpen-Noord en alle projecten die daarmee gekoppeld zijn, van de Liefkenshoekspoorverbinding tot de Yzeren Rijn, wordt er gewerkt aan een derde en een vierde spoor vanuit de haven tot de grens. Ook binnen de haven van Zeebrugge zijn volgens dezelfde strategie uitbreidingen bezig. Het plan bestaat om de luchthavens van Amsterdam, Parijs, Londen, Keulen en Luik te verbinden met het Carexnetwerk.

Een derde voorstel betreft de modal shift van het vrachtvervoer over de weg naar het spoor in samenwerking met de verschillende overheden. Er worden langetermijninvesteringen uitgevoerd met het oog op een duurzame groeicurve. De huidige financiële crisis wordt daardoor gedeeltelijk geabsorbeerd. Er wordt gestreefd naar complementariteit met de andere vervoermodi, zoals de supertrucks.

Een vierde voorstel betreft het promoten van het verspreid vervoer. Het verspreid verkeer impliceert een grote financiële investering en stelt aldus een strategisch probleem op zowel Belgisch als Europees niveau; er bestaat evenwel geen andere mogelijkheid om de *modal*

l'attention sur SeaRail, le programme d'investissements d'Infrabel dans les ports belges. Un site a été créé (www.railaccess.be) et un *Business Corner* a été aménagé. Celui-ci fait actuellement l'objet d'une évaluation en termes de satisfaction de la clientèle. Infrabel a aussi élaboré une nouvelle gamme de produits ferroviaires. Outre la cession aux opérateurs de droits d'utilisation de portions du réseau ferroviaire pendant certaines périodes, Infrabel vend aussi deux systèmes d'organisation de gares de triage. L'entreprise permet aussi à un même opérateur de louer un faisceau de voies pour une période déterminée.

L'orateur formule quatre propositions visant à promouvoir une stratégie logistique belge efficace au sein d'un marché compétitif. Certaines de ces propositions ont déjà été partiellement mises en œuvre.

La première proposition vise le développement de grands corridors de fret européens. Le réseau ferroviaire européen a été construit à une époque où des guerres ravageaient encore l'Europe. On est donc en présence de différents systèmes nationaux qui ne communiquent pas entre eux. Infrabel a développé des systèmes interopérables et répondu à ce problème par la mise en place de corridors.

La deuxième proposition porte sur la saturation du réseau. Infrabel investit dans le port d'Anvers en adoptant une stratégie de cercles concentriques. En ce qui concerne la sortie d'Anvers-Nord et tous les projets qui s'y rapportent — de la liaison ferroviaire du *Liefkenshoek* au Rhin d'acier —, une troisième et une quatrième voies reliant le port à la frontière sont en construction. Des extensions procédant d'une stratégie identique sont également en cours au sein du port de Zeebruges. Il est aussi prévu de relier les aéroports d'Amsterdam, de Paris, de Londres, de Cologne et de Liège avec le réseau Carex.

La troisième proposition concerne le transfert modal du transport de marchandises de la route vers le transport ferroviaire, en collaboration avec les différentes autorités. Des investissements à long terme sont réalisés en vue d'obtenir une courbe de croissance durable permettant d'absorber partiellement la crise financière actuelle. L'objectif est de développer la complémentarité avec les autres moyens de transport tels les super camions.

La quatrième proposition vise à promouvoir le transport diffus. La circulation diffuse implique un gros investissement financier et pose dès lors un problème stratégique tant au niveau belge qu'au niveau européen; il n'existe cependant aucun autre moyen de mettre en

shift te realiseren. Creatieve initiatieven zijn welkom. Bij de ontwikkeling van de Europese goederen-snelspoorwegen heeft België een innoverende rol proberen te spelen. De spoorweg C (Antwerpen-Noord-Lyon-Basel) is de eerste sedert maart 2007 waarvoor een economisch samenwerkingsverband werd gecreëerd met de Franse, Luxemburgse en Zwitserse spoorwegbeheerder. Het voordeel van die spoorweg C is dat ze een verbinding creëert via Duitsland met Oost-Europa. Een actie- en investeringsplan werd op punt gesteld voor de trajecten van lange treinen van 750 m, op vraag van de klanten. Een MOU (*Memorandum of Understanding*) werd bedongen voor de uitvoering van de ERTMS (*European Railway Traffic Management System*). Een vaste ploeg werd samengesteld, die zich uitsluitend bezig houdt met goederen-snelspoorwegen. De steun aan het verspreid vervoer werd verlengd voor de periode 2009-2012.

De spreker streeft ernaar een globale visie te ontwikkelen voor een rationele organisatie van het goederenvervoer. Voor het realiseren van de vier besproken spoorwegvoorstellen, rekent Infrabel op de steun van de politieke overheid.

C. De heer Jannie Haek (NMBS-Holding)

De heer Jannie Haek wijst erop dat de globale schuld binnen de NMBS-groep daalt door het feit dat er momenteel een positieve operationele cashflow wordt gegenereerd. Die positieve cashflow is onder meer het resultaat van de kapitaalsverhoging van 510 miljoen euro ten voordele van de NMBS-groep, de overdracht van de pensioenen en de positieve cashpositie van Infrabel. Er bestaat evenwel geen garantie dat het effect van de positieve cashflow zal blijven duren. B-Cargo behaalde immers in 2008 een bijzonder slecht resultaat.

De spreker wijst op het feit dat de kapitaalsverhoging van 510 miljoen euro eigenlijk aan de NMBS-groep toegekend werd om de groep voldoende tijd te geven om de nodige herstructureringen te financieren en om de sanering door te voeren.

Een oplossing moet worden gevonden voor de personeelsproblematiek. In 2004 en 2005 heeft het personeelsbestand van B-Cargo een grote groei gekend. In 2004 waren er 448 voltijds equivalenten, in 2005 waren dat er 2904. De oorzaak van de stijging is dat B-Cargo sedert 2005 zijn eigen productieactiviteit uitvoert. Daarenboven schuift B-Cargo zijn commerciële activiteiten door naar de filialen, waardoor enkel de productie overblijft. Het sociaal passief bij de huidige B-Cargo is problematisch en sanering is noodzakelijk.

place le transfert modal. Les initiatives inventives sont les bienvenues. La Belgique a tenté de jouer un rôle innovant dans le développement des *freeways de fret* européennes. La ligne de chemin de fer C (Anvers-Nord-Lyon-Bâle) est la première depuis mars 2007 à avoir fait l'objet d'un accord de coopération économique avec les gestionnaires ferroviaires français, luxembourgeois et suisse. Cette ligne C présente l'avantage de créer une liaison avec l'Europe de l'Est via l'Allemagne. À la demande des clients, un plan d'action et d'investissement a été mis au point pour les trajets des longs trains de 750 m. Un MOU (*Memorandum of Understanding*) a été rédigé en vue de la mise en place de l'ERTMS (*European Railway Traffic Management System*). Une équipe permanente chargée exclusivement des *freeways de fret* a été constituée. Le soutien accordé au transport diffus a été prolongé pour la période 2009-2012.

L'orateur vise à développer une vision globale en vue d'une organisation rationnelle du transport de marchandises. Pour la réalisation des quatre propositions en discussion relatives aux chemins de fer, Infrabel compte sur le soutien des autorités politiques.

C. M. Jannie Haek (SNCB-Holding)

M. Jannie Haek souligne que la dette globale au sein du groupe SNCB diminue, car un cash-flow opérationnel positif est actuellement généré. Ce cash-flow positif résulte notamment de l'augmentation de capital de 510 millions d'euros en faveur du groupe SNCB, du transfert des pensions et de la situation de liquidité positive d'Infrabel. Cependant, il n'existe aucune garantie que l'effet du cash-flow positif va durer. En effet, B-Cargo a obtenu un résultat particulièrement mauvais en 2008.

L'orateur souligne que l'augmentation de capital de 510 millions d'euros a, en fait, été attribuée au groupe SNCB afin de donner suffisamment de temps au groupe pour financer les restructurations nécessaires et pour réaliser l'assainissement.

Une solution doit être trouvée à la problématique du personnel. En 2004 et en 2005, l'effectif du personnel de B-Cargo a connu une forte croissance. En 2004, il y avait 448 équivalents temps plein; en 2005, il y en avait 2904. La raison de cette augmentation est que B-Cargo exerce, depuis 2005, sa propre activité de production. De plus, B-Cargo confie ses activités commerciales aux filiales et il ne lui reste donc que la production. Au sein de la société B-Cargo actuelle, le passif social est problématique et un assainissement est nécessaire.

De NMBS-Holding staat in voor de sociale onderhandelingen, de paritaire organen en de kalender. Er moet een informatieronde over de personeelsafvloeiing plaatsvinden vooraleer er beslissingen kunnen worden genomen. Die fase neemt tijd in beslag, wat normaal is.

De richtlijnen van juli 2008 maken een herstructurering met eenmalige staatssteun mogelijk. De spreker merkt op dat heel wat spoorondernemingen met cargodivisies een contract hebben in het kader van de openbare dienst. Dat wordt gerechtvaardigd door de maatschappelijke impact van het vrachtvervoer per spoor, bijvoorbeeld door de bevordering van de duurzame ontwikkeling.

D. De heer Joachim Coens (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen)

De heer Joachim Coens wijst op het feit dat het goederenvervoer per spoor voor de haven van Zeebrugge zeer belangrijk is omdat die haven geen volwaardige binnenvaartverbinding heeft.

De laatste jaren vindt een grote groei plaats in het segment van de containers. In 2000 maakte dat segment slechts 33% van het verkeer uit, vandaag is het goed voor 50%.

De haven van Zeebrugge concentreert zich op haar investeringen in containerterminals. Momenteel is er een capaciteit van 2,2 miljoen containers. In 2011 wordt echter tevens het noorden van het Albert-II dok in gebruik genomen. Ook is de uitbreiding van de bestaande terminals APMT, PSA en CHZ-PSA gepland. Dat betekent dat er kan gegroeid worden naar een capaciteit van 5 miljoen containers binnen de bestaande infrastructuur van de haven van Zeebrugge.

Ook in de achterhaven van Zeebrugge is er nu een volledig nieuwe maritieme logistieke zone.

Wat betreft de modal split wijst de spreker erop dat een kanaalverbinding 20 % meer zou opbrengen, maar dat er vooral een verdubbeling van de spoorontsluiting nodig is om de doelstelling van 5 miljoen containers te halen.

De spreker somt een aantal van de projecten van de haven van Zeebrugge op: de interne organisatie van de Bocht "Ter Doest", de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele en de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent.

Er bestaat ook een reëel groeipotentieel om meer autovervoer op het spoor te krijgen.

La SNCB-Holding se charge des négociations sociales, des organes paritaires et du calendrier. Il convient d'organiser une session d'information sur la réduction du personnel avant de pouvoir prendre des décisions. Cette phase prend du temps, ce qui est normal.

Les directives de juillet 2008 permettent une restructuration assortie d'une aide de l'État unique. L'orateur fait remarquer que de nombreuses entreprises ferroviaires ayant des divisions cargo ont un contrat dans le cadre du service public. Ce contrat est justifié par l'impact social du transport de marchandises par rail, par exemple par la promotion du développement durable.

D. M. Joachim Coens (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen)

M. Joachim Coens indique que le transport ferroviaire de marchandises est très important pour le port de Zeebrugge dès lors que ce port ne dispose pas d'une liaison fluviale à part entière.

Ces dernières années, le segment des conteneurs a fortement progressé. En 2000, il ne représentait que 33% du trafic, contre 50% aujourd'hui.

Le port de Zeebrugge se concentre sur ses investissements dans les terminaux pour conteneurs. À l'heure actuelle, sa capacité est de 2,2 millions de conteneurs. Cependant, en 2011, le nord du dock Albert II sera également utilisé. On prévoit en outre l'extension des terminaux APMT, PSA et CHZ-PSA existants. Cela signifie que la capacité pourra atteindre 5 millions de conteneurs au sein de l'infrastructure actuelle du port de Zeebrugge.

Il y a aujourd'hui aussi une toute nouvelle zone logistique maritime dans l'arrière-port de Zeebrugge.

En ce qui concerne la répartition modale ("*modal split*"), l'orateur indique que le rendement d'une liaison par canal serait de 20 % plus élevé, mais qu'il faudra surtout doubler l'accès ferroviaire pour atteindre l'objectif des 5 millions de conteneurs.

L'orateur énumère plusieurs projets du port de Zeebrugge: organisation interne de la bifurcation "Ter Doest", pose d'une troisième voie entre Bruges et Dudzele, et pose d'une troisième voie et d'une quatrième voie entre Bruges et Gand.

Il y a également un réel potentiel de croissance quant au nombre de voitures transportées par voie ferroviaire.

Hij wijst erop dat de moeilijkheden en lange wachttijden voor de verkrijging van milieu- en bouwvergunningen in het Vlaams Gewest tot sterke vertragingen leiden.

De manier waarop de stakingsacties van B-Cargo georganiseerd worden, maakt het onmogelijk voor private operatoren die niet staken (Crossrail, Transport, Veolia Cargo, Rail Link Europe) om verder te werken. Op die manier wordt de liberalisering verhinderd. De operatoren dringen er ook op aan om de vrije markt meer open te stellen, rijpaden beschikbaar te maken en marktconforme prijzen te hanteren. Van B-Cargo wordt ook een betere ICT-communicatie verlangd. Het wisselen van machinist aan grensovergangen verloopt problematisch.

Het havennetwerk van Zeebrugge biedt via diepzeecontainers toegang tot de markten van het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië, de Benelux en Italië. De haven staat positief tegenover de uitdaging om de nieuwe markt in Oost-Europa te bedienen.

De verbinding Zeebrugge – Antwerpen is belangrijk en de communicatie tussen de twee havens is intens. Antwerpen is een industriegebied van waaruit veel goederen worden getransporteerd. Rekening houdend met de verwachte toename van het spoorverkeer is het belangrijk om in infrastructuurprojecten te investeren. Ook de tewerkstelling en de duurzame mobiliteit worden daarmee bevorderd. De competitiviteit van de Belgische havens moet worden gevrijwaard. Als de steun aan het goederenvervoer zou wegvallen, bestaat het risico op een *reverse modal shift*.

De spreker benadrukt dat het ontbreken van een noemenswaardige binnenvaart in Zeebrugge geen reden is om het vervoer tussen de havens in mindere mate te ondersteunen: het goederenverkeer tussen Zeebrugge en Antwerpen is zeer belangrijk en moet verder ondersteund worden.

E. De heer Jan Blomme (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

De heer Jan Blomme is van oordeel dat de ontwikkeling van de basisinfrastructuur van de Belgische spoorwegen voorspoedig verloopt op het vlak van de ontsluiting van Antwerpen. De tweede oeververbinding via de Liefkenshoektunnel en de verhoging van de capaciteit van lijn 27a beantwoorden aan de groei van de capaciteitsbehoeften. Er bestaat ruimte en perspectief voor groei.

Il souligne que les difficultés rencontrées pour obtenir les permis d'environnement et les permis de bâtir requis auprès de la Région flamande et les longs délais d'attente à cet effet entraînent d'importants retards.

La manière dont les actions de grève de B-Cargo sont organisées empêche les opérateurs privés (Crossrail, Transport, Veolia Cargo, Rail Link Europe) qui ne sont pas en grève de continuer à travailler. Cela entrave la libéralisation. Les opérateurs insistent également pour que le libre marché soit plus ouvert, pour qu'on libère des sillons et pour que l'on applique des prix conformes au marché. Une meilleure communication en matière de TIC est attendue de B-Cargo. Le changement de machiniste aux passages de frontière pose des problèmes.

Le réseau du port de Zeebrugge permet d'accéder aux marchés du Royaume-Uni, des pays scandinaves, du Benelux et d'Italie avec des conteneurs de haute mer. Le port accueille favorablement le défi qui consiste à desservir le nouveau marché de l'Europe de l'Est.

La liaison Zeebrugge – Anvers est importante et le trafic est intense entre ces deux ports. Anvers est une région industrielle à partir de laquelle beaucoup de marchandises sont transportées. Compte tenu de la croissance attendue en matière de circulation ferroviaire, il importe d'investir dans des projets d'infrastructure. Cela sera également favorable à l'emploi et à la mobilité durable. Il convient de préserver la compétitivité des ports belges. Si l'aide au transport de marchandises disparaît, on risque d'assister à une inversion du transfert modal ("*reverse modal shift*").

L'orateur souligne que l'absence d'une liaison fluviale digne de ce nom à Zeebrugge ne justifie pas que l'on soutienne moins le transport entre les ports: le transport de marchandises entre Zeebrugge et Anvers est très important et doit continuer à être aidé.

E. M. Jan Blomme (Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen)

M. Jan Blomme considère que le développement des infrastructures de base des chemins de fer belges connaît une évolution favorable en ce qui concerne le désenclavement d'Anvers. La deuxième liaison qui emprunte le tunnel Liefkenshoek et l'augmentation de la capacité de la ligne 27a répondent à la demande croissante de capacité. Il reste de l'espace et les perspectives de croissance sont réelles.

Op gebied van intermodaal spoorvervoer heeft de Antwerpse haven echter achterstand opgelopen. Terwijl het totale volume van het aantal TEU (*Twenty Feet Equivalent Unit*) op Europees niveau vanuit de belangrijkste Europese havens naar het achterland in de periode 2004-2007 is gestegen van 2571 miljoen TEU naar 3897 miljoen TEU, verliest de haven van Antwerpen duidelijk marktaandeel (van 13,1 % naar 11,2 %): de andere havens groeien sneller. Er zijn nochtans kansen: Antwerpen is geografisch goed gelegen en heeft een groot overslagvolume. Het Deurganckdok dat momenteel gebouwd wordt, zal op termijn 7 miljoen TEU aankunnen. Het is ook zo dat de andere havens geconfronteerd worden met problemen; in Hamburg bijvoorbeeld kampt men met een capaciteitstekort, Rotterdam krijgt door zijn groei problemen met de fragmentatie van de terminals

Wat betreft het containerspoorverkeer in Antwerpen, neemt het zuiver achterlandvervoer toe. Dat is echter overwegend toe te schrijven aan de groei van het gesubsidieerd binnenlands vervoer; het internationaal maritiemgebonden spoorvervoer groeit nauwelijks. Dat is zorgwekkend met het oog op de actieve rol die Antwerpen wil spelen op de Duitse en Centraal-Europese markt. Vandaag heeft Antwerpen onvoldoende aansluitingen op het belangrijke Duitse achterland. Het spoor kan een sleutelrol spelen om dat te verhelpen. Duitsland staat in voor 40 à 50 % van de containers die in Noordwest Europa naar het achterland vervoerd worden. De samenwerking met Deutsche Bahn moet verder worden uitgebouwd. In dat kader dienen het bedrijfsbelang en het nationaal belang beter op elkaar te worden afgestemd: de rol van Infrabel als trafficmanager en de rol van de FOD als toezichthouder moeten worden versterkt.

Om het spoor van de grond te krijgen, is de operationele neutraliteit, die Infrabel in acht moet nemen, cruciaal: er moet een neutrale bediening komen van de vormingsstations, bundels en sporen. De verhouding van het personeel tussen Infrabel en de NMBS moet correcter zijn om Infrabel toe te laten haar kerntaken zelf uit te voeren. Alle operatoren, ook de NMBS, moeten op gelijke voet worden behandeld. Het huidige marktmodel is te zeer gericht op "wij tegen zij", er is geen samenwerking tussen de NMBS en de private spoorwegmaatschappijen. Om de liberalisering meer kansen te geven is het aanbod van bijkomende neutrale diensten, zoals het beheren van tankplaatsen, onderhoudsfaciliteiten en wachtplaatsen, essentieel; de NMBS stelt die niet op een neutrale wijze open aan derden. Infrabel van zijn kant kan blijkbaar geen vrije terreinen of leegstaande gebouwen verhuren aan andere spoorondernemingen.

Dans le domaine du transport ferroviaire intermodal, le port d'Anvers a néanmoins accumulé un certain retard. Alors qu'au niveau européen, le volume total en EVP (équivalents vingt pieds) en provenance des principaux ports européens à destination de l'arrière-pays est passé de 2 571 millions EVP à 3 897 millions EVP dans l'intervalle 2004-2007, la part de marché du port d'Anvers affiche un net recul (de 13,1 % à 11,2 %): la croissance des autres ports est plus rapide. Anvers a pourtant plusieurs atouts: sa situation géographique est stratégique et il dispose d'un important volume de transbordement. Le Deurganckdok, actuellement en construction, pourra accueillir à terme 7 millions d'EVP. Les autres ports doivent par ailleurs faire face à certains problèmes; Hambourg, par exemple, est confronté à un manque de capacité, Rotterdam, en raison de sa croissance, connaît un problème de fragmentation des terminaux.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire de conteneurs à Anvers, si le transport vers l'arrière-pays est en croissance, c'est principalement en raison de la croissance du transport intérieur subventionné; le trafic ferroviaire international desservant les ports maritimes, augmente à peine. Cette situation est préoccupante, eu égard au rôle actif qu'Anvers entend jouer sur le marché allemand et en Europe. Anvers dispose actuellement de connexions insuffisantes avec l'important hinterland allemand dans le nord-ouest de l'Europe centrale. Le rail peut jouer un rôle déterminant pour remédier à cette situation. L'Allemagne absorbe 40 à 50 % des conteneurs acheminés vers l'arrière-pays. La collaboration avec la Deutsche Bahn doit être développée. Dans ce cadre, il y a lieu de mieux harmoniser les intérêts des entreprises et l'intérêt national: le rôle d'Infrabel en tant que gestionnaire du trafic et celui du SPF en tant qu'autorité de contrôle doivent être renforcés.

Pour que le rail "décolle", il est crucial qu'Infrabel observe une neutralité opérationnelle: la gestion de gares de formation, des faisceaux et des voies doit être neutre. Le rapport entre le personnel d'Infrabel et celui de la SNCB doit être plus correct, afin qu'Infrabel puisse exécuter elle-même ses missions de base. Tous les opérateurs, y compris la SNCB, doivent être traités sur un pied d'égalité. Le modèle de marché actuel est trop axé sur le "nous contre eux", il n'y a pas de coopération entre la SNCB et les sociétés ferroviaires privées. Pour donner davantage de chances à la libéralisation, des services neutres supplémentaires, comme la gestion des stations d'approvisionnement, des infrastructures d'entretien et des points d'arrêt, sont essentiels; la SNCB ne les ouvre pas aux tiers de manière neutre. Infrabel, pour sa part, ne peut manifestement louer à d'autres entreprises ferroviaires aucun terrain libre ou aucun immeuble inoccupé.

B-Cargo is steeds een goede, betrouwbare partner geweest voor het havenbedrijf, maar is geen exclusieve partner. De NMBS kan niet de hele markt voor zijn rekening nemen; het is op Belgisch niveau misschien een groot bedrijf, maar op Europees niveau ligt die verhouding anders.

De haven heeft een gemengd aanbod van spoordiensten en wenst haar ondersteunende diensten verder te ontwikkelen. Het lovenswaardige initiatief van B-Cargo, AP-Rail (het aanbieden van sleepdiensten binnen de haven), dient verder te worden uitgebouwd.

De kracht en de performantie van het oude subsidiëringprogramma kunnen nog worden versterkt. De toegekende subsidies moeten ook bijdragen tot de groei van het internationaal spoorverkeer. Er moet voor worden gezorgd dat het aanbod van Antwerpen en Zeebrugge qua prijs kan concurreren met Rotterdam.

Er moet verder ook een oplossing worden gevonden voor het taalprobleem van de machinisten.

F. De heer Pierre Arnold (Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité)

De heer Pierre Arnold licht toe dat het *Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité* (CIEM) fungeert als Belgisch universitair platform dat de competenties en de expertise op het vlak van mobiliteits- en transport-beheer samenbrengt. Het CIEM coördineert tevens de verschillende universitaire onderzoeksactiviteiten in verband met mobiliteit.

De spreker toont aan dat sinds de jaren '70 de spoorcomponent in het vervoer naar Oost-Europa een dalende trend vertoonde ten voordele van het wegvervoer. Rond de jaren '90 is die trend minder uitgesproken geworden. Momenteel is nagenoeg een evenwichtige verdeling tussen vervoersmodi bereikt. Volgens het Federaal Planbureau zou het marktaandeel van het spoor blijven stijgen tot 15 % in 2030. In België neemt vooral het containergoederenvervoer toe, met een explosie van het aantal containers tot gevolg.

In de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer behoren de intermodale en multimodale diensten te worden bevorderd, tegen een achtergrond van duurzame ontwikkeling. Daarbij moet rekening worden gehouden met de volgende factoren: het tariefbeleid, de

B-Cargo a toujours été un partenaire correct et fiable pour la régie portuaire, sans devenir pour autant un partenaire exclusif. La SNCB ne peut prendre à son compte l'intégralité du marché; c'est peut-être une grande entreprise à l'échelle belge, mais les rapports sont différents à l'échelle européenne.

Le port offre une variété de services ferroviaires et compte poursuivre le développement de ses services d'appui. L'initiative louable de B-Cargo, AP-Rail (l'offre de services de remorquage au sein du port), poursuivra son développement.

La force et la performance de l'ancien programme de subventionnement peuvent encore être renforcées. Les subsides octroyés doivent également contribuer à la croissance du trafic ferroviaire international. Il conviendra de faire le nécessaire pour que l'offre d'Anvers et de Zeebrugge puisse concurrencer, en termes de prix, celle de Rotterdam.

Il faut également trouver une solution au problème de langue des machinistes.

F. Monsieur Pierre Arnold (Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité)

Monsieur Pierre Arnold explique que le *Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité* (CIEM) fonctionne comme une plate-forme universitaire belge qui réunit les compétences et les expertises en matière de gestion de la mobilité et du transport. Le CIEM coordonne également les différentes recherches universitaires sur la mobilité.

L'orateur démontre que depuis les années 1970, la composante ferroviaire dans le trafic vers l'Europe de l'Est avait tendance à décroître en faveur de la route. Cette tendance s'est estompée vers les années 1990. Actuellement, un équilibrage modal est en train de se réaliser. Selon le Bureau fédéral du Plan, la progression des parts de marché du rail devrait atteindre les 15 % en 2030. En Belgique, c'est surtout le transport des marchandises "containerisable" qui augmente, avec une explosion du nombre de containers comme conséquence.

Le développement du transport combiné suppose la promotion des services intermodaux et multimodaux dans un contexte de développement durable. Il convient, à cet égard de tenir compte des facteurs suivants: la politique tarifaire, le volume, les distances et la localisation

vervoersomvang, de vervoersafstanden, de vestiging van de terminals. De spreker merkt op dat de verladers momenteel gehinderd worden doordat er vrijwel geen beweging zit in de keuze van vervoerswijze.

De modale integratie moet worden bevorderd, want er staat veel op het spel. Zo het spoor en de weg worden gecombineerd en de bevrachting en het natransport over de weg niet doelmatig verlopen, komt de hele vervoerketen in de knel.

De spreker vraagt zich af of acties die uitsluitend gericht zijn op het vervoersaanbod wel zullen volstaan. Hij geeft het volgende voorbeeld: 100 eenheden (ton-kilometer) kunnen worden getransporteerd per spoor, over de weg en via de waterwegen. Opgesplitst tussen vervoerswijzen, zal 74 ton/kilometer over de weg gaan, 14 per spoor en 12 via de waterwegen.

Op 10 jaar tijd is het aantal per spoor vervoerde tonkilometer met de helft toegenomen doordat op het aanbod is gewerkt. Het vervoer via de waterwegen kent een soortgelijke progressie onder dezelfde voorwaarden. Dat heeft niettemin niet belet dat de via het wegvervoer getransporteerde tonnages met 28 % zijn gestegen. Uit dat voorbeeld blijkt dat als men alleen maar het aanbod en de aanbestedingswijze viseert, het streefdoel tot een betere verdeling tussen vervoerswijzen te komen niet zal worden bereikt.

Het goederenvervoer is direct gekoppeld aan de productie- en consumptiemechanismen. Het vervoer is ook gebonden aan de toename van de vervoersafstanden, wat meteen de problemen oproept van de ruimtelijke structurering en de verdeling van de activiteiten over het grondgebied. Het probleem kan slechts bevredigend worden aangepakt indien geen rekening wordt gehouden met de op de transportvraag gerichte acties. Essentieel is dat men zich gaat afvragen welke strategie moet worden gevolgd om het vervoerssysteem en vooral dan de spoorcomponent niet langer te beperken tot een ondergeschikte vervoerstechnische functie en daarbij de toename van de vervoersvraag te veronachtzamen. Die strategie moet steunen op het kruisgebruik dat wordt gemaakt van de economische ontwikkeling van activiteiten en de lokalisatie daarvan én de structurerende rol van de diverse vervoersmiddelen.

G. De heren Dominique Dalne en Luc Piens (ACV)

De heer Luc Piens bespreekt het probleem van de werkgelegenheid bij de Belgische spoorwegen aan de hand van een recente studie, uitgevoerd in het kader van de Europese werkgevers- en vakbondsstructuren, over de gevolgen van de herstructureringen van het

des terminaux. L'intervenant relève que les chargeurs sont actuellement gênés par l'absence quasi totale d'évolution dans le choix du mode de transport.

Il est nécessaire de privilégier l'intégration modale, car les enjeux sont importants. Si le rail et la route sont combinés et que les opérations de fret et de post-acheminement routier ne sont pas réalisées de manière efficace, c'est toute la chaîne qui est bancale.

L'orateur pose la question si le fait d'entreprendre des actions qui portent exclusivement sur l'offre de transport s'avéreront suffisantes. Il donne l'exemple suivant: 100 unités (tonnes/km) se font transporter par le rail, la route et les voies navigables. Des parts modales, 74 tonnes/km seront captées par la route, 14 par le rail et 12 par les voies navigables.

En 10 ans, les tonnes de km transportés par le rail sont accrues de 50 % à travers des actions sur l'offre. La progression sur les voies navigables se fait de la même façon et dans les mêmes conditions. Cela générera tout de même une croissance de 28 % des tonnages transportés par transport routier. Cet exemple démontre que si on vise uniquement l'offre et le service de l'offre, l'objectif de rééquilibrage modale ne sera pas réalisé.

Le transport des marchandises est directement lié aux mécanismes de production et de consommation. Le transport est également lié à l'accroissement des distances de transport, ce qui évoque les problèmes de structuration spatiale et de distribution des activités sur le territoire. Le problème ne pourra être abordé de façon satisfaisante si les actions sur la demande du transport ne seront pas prises en compte. Le défi essentiel est de se poser la question de la mise en œuvre d'une stratégie pour ne plus confiner le système de transport et surtout la composante ferroviaire dans une fonction subalterne de technique circulatoire, en négligeant le développement de la demande de transport. Cette stratégie doit s'appuyer sur l'utilisation croisée de développement économique des activités et leur localisation et le rôle structurant que jouent les différents moyens de transport

G. MM. Dominique Dalne et Luc Piens (ACV)

M. Luc Piens analyse le problème de l'emploi dans les chemins de fer belges à la lumière d'une étude réalisée récemment dans le cadre des structures patronales et syndicales européennes au sujet des conséquences des restructurations du transport de marchandises pour

goederenvervoer voor de werkgelegenheid in zes EU-lidstaten tijdens de periode 1970-2006.

Uit de studie blijkt een grote daling van het aantal arbeidsplaatsen in de sector van het vervoer per spoor. In Frankrijk is het aantal betrekkingen gedaald van 303 000 in 1970 naar 164 000 in 2006. In Luxemburg werd in dezelfde periode een daling van 4 400 naar 300 vastgesteld en in Duitsland van 392 000 naar 228 000. Bij de Belgische spoorwegen evolueerde het aantal betrekkingen van 56 685 in 1970 naar 36 330 in 2006 (in 1982 piekte het aantal met 68 000 personeelsleden).

De spreker verklaart de daling door, enerzijds, de groeiende investeringen in het wegtransport in de jaren zestig en zeventig en, anderzijds, de toegenomen automatisering en digitalisering die het spoor minder arbeidsintensief hebben gemaakt.

De spreker wijst erop dat de Europese richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, ingevoerd vanaf de liberalisering van het Europese spoorvervoer, het mogelijk heeft gemaakt om de cijfers m.b.t. het vrachtvervoer uit de globale activiteiten van de spoorwegmaatschappijen te lichten.

Wat de Franse spoormaatschappij voor vrachtvervoer Fret SNCF betreft, gaat het om een daling van 15 130 personeelsleden in 2003 tot 10 520 aan het einde van 2007. In Luxemburg (CFL Cargo) zag men een daling in het personeelsbestand van 531 personen (begin 2006) tot 381 (einde 2008). De spreker legt uit dat dit mede het gevolg is van de fusie van de transportactiviteiten van het staalbedrijf Arcelor. In Duitsland is het personeelsbestand over een periode van vijftien jaar gedaald van 32 000 naar 21 000. In België wil men het personeelsbestand tegen 2011 met 40 % doen krimpen, hetzij van 2 100 naar 1 200 personeelsleden. Er tekent zich duidelijk een Europese tendens naar een afbouw van het personeelsbestand tussen 30 % en de 50 % af.

De Europese reglementering is gericht op het organiseren van een vrijgemaakte interne markt voor het vervoer per spoor. Het Europese beleid heeft bovendien een voorkeur voor gesloten treinen (homogeen samengestelde treinen die volledig van punt A naar punt B rijden). Die categorie van vervoer is een aantrekkelijke activiteit die voor concurrentie vatbaar is.

l'emploi dans six États membres de l'Union européenne au cours de la période 1970-2006.

L'étude fait apparaître une forte baisse du nombre d'emplois dans le secteur du transport ferroviaire. En France, le nombre d'emplois est passé de 303 000 en 1970 à 164 000 en 2006. Au cours de la même période, l'emploi est passé de 4 400 unités à 300 unités au Luxembourg et de 392 000 à 228 000 en Allemagne. Dans les chemins de fer belges, le nombre d'emplois est tombé de 56 685 en 1970 à 36 330 en 2006 (un pic a été enregistré en 1982 avec 68 000 agents).

L'orateur attribue la baisse, d'une part, aux investissements croissants réalisés dans le transport routier dans les années soixante et septante et, d'autre part, à l'automatisation et à la digitalisation croissantes ayant réduit l'intensité de main d'œuvre dans les chemins de fer.

L'orateur fait observer que la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, introduite depuis la libéralisation du transport ferroviaire européen, a permis d'extraire les chiffres relatifs au transport de marchandises des activités globales des sociétés ferroviaires.

En ce qui concerne le transporteur ferroviaire de marchandises français Fret SNCF, le nombre de membres du personnel est tombé de 15 130 en 2003 à 10 520 à la fin 2007. Au Luxembourg (CFL Cargo), l'effectif du personnel a reculé de 531 personnes (début 2006) à 381 (fin 2008). L'orateur explique que cela résulte notamment de la fusion des activités de transport de l'entreprise sidérurgique Arcelor. En Allemagne, en l'espace de quinze ans, l'effectif du personnel est passé de 32 000 unités à 21 000 unités. En Belgique, l'on entend réduire l'effectif du personnel de 40 % d'ici 2011, c'est-à-dire passer de 2 100 à 1 200 membres de personnel. Il est clair que se dessine, en Europe, une tendance à la réduction de l'effectif de personnel de l'ordre de 30 % à 50 %.

La réglementation européenne est axée sur l'organisation d'un marché interne libéralisé pour le transport ferroviaire. La politique européenne a en outre une préférence pour les trains complets (trains de composition homogène qui effectuent un trajet entier d'un point A vers un point B). Cette catégorie de transport est une activité attrayante et accessible à la concurrence.

Het geïsoleerd of verspreid vervoer, waarbij men een of meerdere wagons voor een welbepaalde klant vervoert, vormt daarentegen wel een probleem. Met die wagons moet men een trein vormen, die uit wagons voor verschillende klanten bestaat. Die moeten veelal naar verschillende punten worden gebracht, wat eventueel een nieuwe treinvorming met zich meebrengt. Dat maakt van het vervoer van geïsoleerde wagons een zeer arbeidsintensieve activiteit die veel kosten veroorzaakt. Bovendien maakt de Europese wetgeving geen onderscheid tussen de kosten verbonden aan het homogeen vervoer (meestal over langere afstanden) en het geïsoleerd vervoer (meestal voor kortere trajecten). Dat heeft vanzelfsprekend een negatieve impact op de laatste categorie van vervoer, die daardoor veel te duur wordt. De spreker geeft de heer Descheemaeker dan ook gelijk waar deze vreest dat het altijd moeilijk zal zijn om één wagon slechts over 20 à 30 km te vervoeren. Het is echter wel mogelijk om verspreid vervoer over een langere afstand te organiseren. Op dat ogenblik wordt de trein een directe concurrent van het wegtransport, al wordt in de beide vervoersmodi niet aan dezelfde voorwaarden gewerkt.

De spreker vraagt zich af of er nog een toekomst is voor het binnenlands of Europees spoorvervoer voor kleine cliënten, die het moeilijk hebben met de hoge kosten van het geïsoleerd vervoer. Zou het wegvallen van die activiteit ten gevolge van de te hoge kosten en de daarmee gepaard gaande keuze voor het wegvervoer geen congestie van de autosnelwegen en een verstopping van sluiptwegen tot gevolg hebben?

Is het wel mogelijk om een vrijgemaakte markt voor spoorwegvervoer te creëren wanneer de sociale en fiscale voorwaarden in de Europese lidstaten te veel van elkaar verschillen?

De heer Dominique Dalne zegt dat de tijd rijp is om de evolutie van de spoorwegen sedert het begin van de herstructurering te evalueren.

De spreker stipt aan dat de hoofdbrok van het vrachtvervoer per spoor de doorvoer van goederen van en naar de havens in Vlaanderen is. Wat Wallonië betreft, is er het vervoer voor de staalindustrie en de chemische industrie.

Het homogeen transport — de gesloten treinen — kent vrijwel geen problemen en is rendabel. Deze sector is volledig vrijgemaakt, private bedrijven bezetten een deel van de markt. Deze private spelers bewerken een bepaalde niche, met als gevolg dat zij makkelijk het slachtoffer kunnen worden van de conjuncturele problemen van hun klant.

Le trafic diffus ou transport isolé, qui consiste à acheminer un ou plusieurs wagons pour un client particulier, pose par contre problème. Avec ces wagons, il faut constituer un train comportant des wagons destinés à différents clients. Ces wagons doivent souvent être acheminés vers différents points, ce qui entraîne éventuellement une reconfiguration du train. Le transport de wagons isolés est dès lors une activité à forte intensité de main-d'œuvre qui donne lieu à de nombreux coûts. De plus, la législation européenne ne fait pas de distinction entre les coûts liés au transport homogène (la plupart du temps sur des longues distances) et ceux liés au transport isolé (la plupart du temps pour des courts trajets). Cela a bien sûr un impact négatif sur cette dernière catégorie de transport, qui devient dès lors beaucoup trop onéreuse. L'orateur estime dès lors que M. Descheemaeker a raison de craindre qu'il reste toujours difficile d'acheminer un wagon sur 20 à 30 km seulement. Il est cependant possible d'organiser un trafic diffus sur une plus longue distance. Le train devient alors un concurrent direct du transport routier, même si les deux modes de transport ne sont pas soumis aux mêmes conditions.

L'orateur se demande s'il y a encore un avenir pour le transport ferroviaire intérieur ou européen pour les petits clients, qui ont des difficultés à faire face au coût élevé du transport isolé. La disparition de cette activité en raison de son coût trop élevé et le choix pour le transport routier qui en découle n'entraîneront-ils pas une congestion des autoroutes et un encombrement des routes alternatives?

Est-il cependant possible de libéraliser le marché du transport ferroviaire si les conditions sociales et fiscales dans les États membres européens sont par trop différentes?

M. Dominique Dalne estime que le temps est venu d'évaluer l'évolution des chemins de fer depuis le début de la restructuration.

L'orateur indique que la majeure partie du transport de marchandises porte sur le transit de marchandises au départ et à destination des ports situés en Flandre. En ce qui concerne la Wallonie, il y a le transport pour la sidérurgie et l'industrie chimique.

Le transport homogène — les trains fermés — ne connaît pratiquement pas de problèmes et est rentable. Ce secteur est entièrement libéralisé et des entreprises privées détiennent une partie du marché. Ces acteurs privés sont actifs dans une niche déterminée, ce qui fait qu'ils peuvent facilement être victimes des problèmes conjuncturels de leur client.

De spreker is eveneens van mening dat het geïsoleerd vervoer aanzienlijke kosten voor de vervoerder met zich meebrengt. Dat zou vanzelfsprekend gevolgen moeten hebben voor de prijs die de klant moet betalen. Wanneer die niet bereid is om dit te betalen, is deze vervoersvorm tot verdwijnen gedoemd, aangezien de spoorwegmaatschappij dan niet de reële prijs kan vragen.

Hij stelt ook vast dat er bij de spoorwegen een beleid bestaat om filialen op te richten waarin de rendabele activiteiten worden ondergebracht. De lasten blijven echter bij het moederbedrijf B-Cargo.

Een oplossing kan worden geboden door het stopzetten van de activiteit. Deze optie is op een puur economische logica gestoeld en conform de Europese wetgeving. Op deze manier zou men een tweede ABX-debacle vermijden. Spreker wijst erop dat dit een serieuze milieu-impact (geschatte toename van het wegverkeer met 25 %) en sociale gevolgen (verlies van duizenden banen) zou hebben.

Een tweede optie is de verkoop. Dan rijst de vraag aan welke prijs en aan wie. Spreker werpt de vraag op of er überhaupt een private onderneming is die in het geïsoleerd vervoer geïnteresseerd is. De Duitse spoorwegen zouden het vrachtvervoer per spoor willen domineren, maar het blijft de vraag of de Europese Commissie dit kan aanvaarden. Bovendien zal men ook in deze optie rekening moeten houden met een rationaliseringsoperatie, die ecologische en sociale gevolgen zou hebben.

De activiteiten zouden in een derde optie in een zuivere dochteronderneming van de NMBS ondergebracht kunnen worden. Dat zou met een herkapitalisatie door de NMBS, met goedkeuring van de Europese Commissie, moeten gepaard gaan. Bovendien mag men niet uit het oog verliezen dat het debat over de herkapitalisatie door de NMBS-Holding ten bedrage van 500 miljoen euro nog steeds niet is beslecht. Is het niet zo dat in dit scenario een faillissement in de sterren staat geschreven?

De vierde optie heeft betrekking op het door B-Cargo voorgestelde plan om de rangeeractiviteiten voornamelijk in Antwerpen en — pas in ondergeschikte orde — in Monceau te concentreren. De uiteindelijke bedoeling is de sluiting van Monceau, hoewel de beleidsmakers, omwille van communautaire gevoeligheden, dit debat uit de weg gaan. De spreker pleit er echter voor om deze discussie met open vizier aan te gaan, teneinde alles in het werk te stellen om de cargo-activiteit te behouden. In verschillende etappes werken is goed, maar dan moet

L'orateur estime lui aussi que le transport isolé entraîne des coûts considérables pour le transporteur. Il va sans dire que cette situation devrait avoir des conséquences au niveau du prix que le client doit payer. Si celui-ci n'est pas disposé à payer ce prix, cette forme de transport est condamnée à disparaître, étant donné que la compagnie ferroviaire ne peut dès lors pas demander le prix réel.

Il constate aussi que les chemins de fer mènent une politique consistant à créer des filiales dans lesquelles sont transférées les activités rentables. Les charges sont cependant maintenues dans l'entreprise mère, B-Cargo.

La cessation de l'activité peut constituer une solution. Cette option est fondée sur une logique purement économique et est conforme à la législation européenne. De cette manière, on pourrait éviter une deuxième débâcle du type ABX. L'orateur indique que cette solution pourrait avoir un impact sérieux sur l'environnement (augmentation estimée du trafic routier de 25 %) et des conséquences sociales graves (perte de milliers d'emplois).

La deuxième option est la vente. Se pose alors la question de savoir à quel prix et à qui. L'orateur se demande si, dans l'absolu, une entreprise privée peut être intéressée par le transport isolé. Les chemins de fer allemands voudraient dominer le transport de marchandises par rail, mais reste à savoir si la Commission européenne peut l'accepter. En outre, il faudrait aussi tenir compte, dans cette option, d'une opération de rationalisation, qui aurait des conséquences écologiques et sociales.

Dans une troisième option, les activités pourraient être hébergées dans une filiale pure de la SNCB. Cette opération devrait aller de pair avec une recapitalisation par la SNCB, avec l'approbation de la Commission européenne. Il ne faut en outre pas perdre de vue que le débat sur la recapitalisation par la SNCB Holding à concurrence de 500 millions d'euros n'est toujours pas clos. Ce scénario n'augure-t-il pas d'une faillite?

La quatrième option est celle du plan proposé par B-Cargo et consistant à concentrer les activités de tri principalement à Anvers et — subsidiairement — à Monceau. L'objectif final est la fermeture de Monceau, même si les décideurs politiques, en raison de sensibilités communautaires, éludent cette question. L'orateur plaide cependant en faveur d'une discussion à visière découverte, afin de tout mettre en œuvre pour maintenir l'activité cargo. Travailler en plusieurs étapes est une bonne chose, mais dans ce cas, il faut cependant

men wel het uiteindelijke doel kennen, zodat men de instandhouding van het geïsoleerd vervoer alle kansen kan geven. Het veronderstelt bovendien investeringen, een evenwichtige lastenverdeling tussen het noorden en het zuiden van het land, omscholing en vorming van het personeel en de onderhandeling van aanvaardbare arbeidsvoorwaarden.

Tegen het plan B-Cargo kunnen ook een aantal technische bezwaren worden ingebracht. Ter informatie herinnert de heer Dalne aan de vastgestelde en vooropgestelde daling van het personeelsbestand van B-Cargo (van 2600 voltijds equivalenten (VTE) op 1 januari 2006 naar 2094 VTE in 2007 en een verdere daling tot 1206 VTE in 2011). Die besparingen op personeel zijn voor 44% het gevolg van het nieuwe vervoersplan, voor 26% zijn ze het gevolg van de optimalisatie van het productieproces en voor 30% zijn ze het gevolg van de toepassing van een vooralsnog onbestaande sociale reglementering, die naar het oordeel van spreker niet met het wettelijke kader in overeenstemming is.

De spreker meent dat het plan B-Cargo niet genoeg rekening houdt met de menselijke factor. Het is onrealistisch om met de sociale partners over meer economische efficiëntie te onderhandelen zonder respect voor een sociaal evenwicht: de menselijke factor is een belangrijk element voor het welslagen van het plan.

De spreker schetst het volgende voorbeeld om aan te tonen dat het plan tot moeilijke werkomstandigheden zou kunnen leiden. Een treinbestuurder die in Kortrijk op de as Antwerpen-Parijs werkt, zal met de wagen naar Antwerpen moeten om daar, in weerwil van de nu geldende sociale wetgeving, zijn elf uren durende dienst te beginnen. Hij zal dan in Parijs moeten overnachten en de dag daarop weerkeren naar Antwerpen om daar zijn wagen op te pikken en huiswaarts te gaan. Men moet niet verbaasd zijn dat dergelijke scenario's op niet te veel goodwill bij de werknemers kunnen rekenen en dat de discussie met de werkgever op dit vlak zeer moeilijk zal zijn. Het risico bestaat zelfs dat die Kortrijkse treinbestuurder naar Frankrijk uitwijkt en van daaruit de diensten voor B-Cargo verzekert.

De vereiste spoorlengte bedraagt tegenwoordig 750 m, terwijl in het rangeerstation van Monceau het langste spoor vandaag 660 m lang is. Men beweert het tegendeel, maar dat voldoet dus niet aan de moderne eisen. Men werkt met materieel dat nog geconcipeerd is vanuit een negentiende-eeuws idee. Bijgevolg vraagt spreker investeringen voor een modernisering van het materieel. Dit zal een duurzame tewerkstelling — een van de hoofdbekommernissen van de vakbond — ten goede komen.

connaître l'objectif final, de manière à pouvoir donner toutes ses chances au maintien du transport isolé. Cela suppose en outre des investissements, une répartition équilibrée des charges entre le Nord et le Sud du pays, un recyclage et une formation du personnel et la négociation de conditions de travail acceptables.

Une série d'objections techniques peuvent également être formulées à l'encontre du plan de B-Cargo. À titre d'information, M. Dalne rappelle la diminution constatée et prévue de l'effectif du personnel de B-Cargo (de 2600 équivalents temps plein (ETP) au 1^{er} janvier 2006 à 2094 ETP en 2007 et à 1206 ETP en 2011). Ces économies de personnel sont pour 44% la conséquence du nouveau plan de transport, pour 26% la conséquence de l'optimisation du processus de production et pour 30% la conséquence de l'application d'une réglementation sociale à l'heure actuelle encore inexistante qui, selon l'orateur, n'est pas conforme au cadre légal.

L'orateur estime que le plan B-Cargo ne tient pas suffisamment compte du facteur humain. Il est irréaliste de négocier avec les interlocuteurs sociaux d'un accroissement de l'efficacité économique sans le respect d'un équilibre social: le facteur humain est un élément important de la réussite du plan.

L'orateur cite l'exemple suivant pour démontrer que le plan pourrait engendrer des conditions de travail difficiles. Un conducteur de train qui travaille à Courtrai sur l'axe Anvers-Paris devra se rendre en voiture à Anvers pour, nonobstant la législation sociale en vigueur, y prendre son service, qui durera onze heures, il devra passer la nuit à Paris et retourner le lendemain à Anvers pour y reprendre sa voiture afin de regagner son domicile. Il ne faut pas s'étonner que de tels scénarios ne soulèvent pas l'enthousiasme des travailleurs et que la discussion avec l'employeur sera très difficile sur ce point. Le risque n'est même pas exclu que ce conducteur de train courtraisien aille s'installer en France et assure de là-bas les services B-Cargo.

La longueur de voies requise est actuellement de 750 mètres, alors que dans la gare de triage de Monceau, la voie la plus longue est aujourd'hui de 660 mètres. D'aucuns prétendent le contraire, mais cela ne répond donc pas aux exigences modernes. On travaille avec du matériel qui a encore été conçu dans un esprit du dix-neuvième siècle. L'orateur demande par conséquent des investissements en vue d'une modernisation du matériel. Cela favorisera un emploi durable, une des préoccupations majeures du syndicat.

De spreker benadrukt dat het onontbeerlijk is dat het beleid voor een coherente milieupolitiek instaat. Indien de overheid van oordeel is dat het spoorvervoer hierin een belangrijke plaats inneemt en tevens tot de economische ontwikkeling bijdraagt, dan moet er ook in het spoor worden geïnvesteerd teneinde de nodige modernisering mogelijk te maken.

Er moet tevens worden overwogen of het geïsoleerd vervoer niet buiten het toepassingsgebied van richtlijn 91/440/EEG moet worden gehouden en als een openbaredienstverplichting moet worden beschouwd. Dat werd ook al door vorige sprekers vastgesteld.

In de derde plaats wil de spreker een plaats in het globaal debat voor de werklust met betrekking tot het onderhoud van de wagons.

Hij pleit voor meer investeringen, zowel in Wallonië als in Vlaanderen, volgens een schema dat realistischer is dan datgene waarin het plan B-Cargo voorziet. Bovendien kan er geen sprake van zijn dat ACV Transcom akkoord gaat met nieuwe reglementeringen die tegen de huidige sociale wetten indruisen.

Mocht de aandeelhouder van de NMBS tot een grondige reorganisatie van het vrachtvervoer per spoor overgaan, dan vraagt ACV Transcom de overdracht van de rangeeractiviteiten naar Infrabel teneinde die activiteiten als openbaredienstverplichtingen te kunnen behouden en te garanderen, conform de Europese regels, op grond waarvan alle vervoerders op een gelijkwaardige en rechtvaardige wijze door de infrastructuurbeheerder worden behandeld.

H. De heer Gérard Gelmini (ACOD Spoor)

De heer Gérard Gelmini gaat in op de aanneming in 2001 van het eerste spoorpakket, waarbij het zogenaamde "Witboek" werd ingevoerd met daarin de aankondiging van de doelstellingen voor het Europese vervoerbeleid in het vooruitzicht van 2010. Die doelstellingen waren met name de vervoermodi opnieuw in evenwicht brengen, een trans-Europees vervoernetwerk tot stand brengen en een Europese spoorwegruiimte verwezenlijken. De aanneming van het tweede spoorpakket heeft de openstelling voor concurrentie van de internationale goederendienstverlening bevorderd. Het derde spoorpakket heeft een weerslag gehad op de certificering van de machinisten.

In 2007 constateerde de Commissie dat vrij langzaam vooruitgang was geboekt inzake interoperabiliteit, dat grensoverschrijdend verkeer nog moeilijkheden doet rijzen en dat oriëntaties noodzakelijk zijn (internationale

L'orateur souligne qu'il est inéluctable que la politique suivie assure une politique environnementale cohérente. Si les autorités estiment que le transport ferroviaire y occupe une place importante tout en contribuant au développement économique, elles doivent dans ce cas investir dans les chemins de fer afin de permettre les modernisations nécessaires.

Il convient également d'envisager si le transport isolé ne doit pas être tenu en dehors du champ d'application de la directive 91/440/CEE et être considéré comme une obligation de service public. Des orateurs précédents sont également arrivés à ce constat.

En troisième lieu, l'orateur veut, dans le débat global, réserver une place à la charge de travail en ce qui concerne l'entretien des wagons.

Il plaide pour plus d'investissements, tant en Wallonie qu'en Flandre, selon un schéma qui est plus réaliste que ce que prévoit aujourd'hui le plan B-Cargo. En outre, il ne peut être question pour CSC Transcom de marquer son accord sur les nouvelles réglementations qui enfreignent la législation sociale en vigueur.

Si l'actionnaire de la SNCB devait procéder à une réorganisation en profondeur du transport de marchandises par rail, CSC Transcom demandera le transfert des activités de triage à Infrabel afin de pouvoir maintenir et garantir ces activités en tant qu'obligations de service public, conformément aux règles européennes, en vertu desquelles tous les transporteurs sont traités de manière équivalente et équitable par le gestionnaire de l'infrastructure.

H. Monsieur Gérard Gelmini (FGTB)

Monsieur Gérard Gelmini évoque l'adoption du premier paquet ferroviaire en 2001, lors duquel le "Livre blanc" a été introduit, qui annonçait les objectifs de la politique européenne des transports à l'horizon de 2010: rééquilibrer les modes de transport, réaliser un réseau trans-européen des transports et créer un espace ferroviaire européen. L'adoption du deuxième paquet ferroviaire a favorisé l'ouverture à la concurrence en service international de fret. Le troisième paquet ferroviaire a eu un impact sur la certification des conducteurs.

En 2007, la Commission a constaté que les progrès en matière d'interopérabilité ont été passablement lents, qu'il persiste des difficultés pour passer les frontières et que des orientations sont nécessaires (création des

corridors uitbouwen, in kwaliteitsindicatoren voorzien, massaal investeren om flessenhalzen weg te werken, het gebruik van treinstellen met een lengte van 750 meter of meer bevorderen, in wetsbepalingen voorzien voor de internationale toewijzing van spoorwegtrajecten, de uitbouw bevorderen van een doeltreffend netwerk van rangeerterminals en -stations). Daarvoor zou volgens een studie van de UIC-CER 145 miljard euro moeten worden uitgetrokken. Momenteel voorzien de investeringsbudgetten maar in één vierde van die 145 miljard euro.

Volgens de spreker blijft het wegvervoer de grote concurrent van het spoor. Aangezien de transportprijs altijd wordt onderschat, geldt hij als bijstellingsvariabele voor de goederenoperators die voor het wegtransport almaar lagere prijzen hanteren. Bovendien worden sommige tolgeden beperkt voor het wegvervoer. De externe kosten van het wegvervoer (dichtgeslibde wegen, geluidsoverlast, ongevallen, CO₂-uitstoot, vervuiling), die 4,5 maal hoger liggen dan bij het spoor, worden niet in aanmerking genomen.

Voorts maakt het wegverkeer aanspraak op een sociaal voordelige wetgeving. Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen, voorziet dat de wekelijkse arbeidsduur gemiddeld 48 uur bedraagt.

Bovendien geniet het wegverkeer van gunstige fiscale bepalingen. De toegestane snelheden en massa's worden amper gecontroleerd, de sedert 1999 geplande Eurovignettes zijn nog altijd niet van toepassing, en er wordt opnieuw overwogen megavrachtwagens op de wegen toe te laten. Het treinverkeer bevindt zich dus in een voor het spoor volstrekt nadelige concurrentiepositie.

De vroegere NMBS maakte geen enkel onderscheid tussen haar activiteitenrekeningen voor binnenlands reizigersverkeer, buitenlandse reizigersverkeer of goederenverkeer. Bij de huidige structuur zijn de rekeningen gescheiden, en worden ze beheerd volgens verschillende analyses, waarvan sommigen het negatief exploitatiesaldo 2008 van het NMBS-goederenverkeer op ongeveer 120 miljoen euro ramen. Een deel van die 120 miljoen euro wordt als "conjunctureel" beschouwd, en het andere deel als "structureel". Het structurele gedeelte bedraagt 85 miljoen euro. Dat structurele deficit bedroeg in 2007 29,2 miljoen euro. Tussen 2007 en 2008 is de schuld dus fors gestegen.

corridors internationaux, indicateurs de qualité, investissements massifs pour supprimer les goulots d'étranglement, favoriser les trains longs de 750m ou plus, les dispositions législatives pour allocation internationale de sillons, inciter à établir un réseau performant de terminaux et de gares de triage) et s'élèveront selon une étude de l'UIC-CER à 145 milliards d'euro. Aujourd'hui, 1/4 seulement des 145 milliards d'euro sont prévu dans les budgets d'investissement.

L'orateur affirme que la route reste le grand concurrent du rail. Le prix du transport étant toujours sous-valorisé, il joue le rôle de variable d'ajustement pour les chargeurs qui pratiquent des prix de plus en plus bas pour la route. De plus, certains péages sont limités pour le transport routier. Les coûts externes du transport routier (congestion des routes, nuisances sonores, accidents, émissions CO₂, pollution) qui sont 4,5 fois plus élevés que les coûts du rail, ne sont pas pris en compte.

La route bénéficie également d'une législation sociale avantageuse. La directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier prévoit que la durée hebdomadaire de travail est de 48h en moyenne.

La route bénéficie également de dispositions fiscales favorables. Les vitesses et les masses autorisées sont à peine contrôlées, les Eurovignettes prévues depuis 1999 ne sont toujours pas d'application et la présence de méga-poids lourds sur la route est à nouveau envisagée. Par conséquent, le cadre concurrentiel est totalement défavorable au rail.

L'ancienne SNCB ne pratiquait aucune discrimination entre les comptes de ses activités: voyageurs nationaux, voyageurs internationaux ou le fret. La structure actuelle sépare les comptes et les gère à l'aide de différentes analyses, dont certaines chiffrent le résultat d'exploitation négatif pour l'année 2008 en trafic marchandise à la SNCB à environ 120 millions d'euro. Une partie des 120 millions d'euro est considérée "conjuncturelle" et l'autre partie est considérée "structurelle". La partie structurelle s'élève à 85 millions d'euro. Ce déficit structurel s'élevait en 2007 à 29,2 millions. La dette a donc considérablement augmentée de 2007 à 2008.

De spreker kant zich tegen het plan van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Volgens dat plan zullen de kosten tegen 2012 stijgen met 15 à 20 miljoen euro per jaar. De indexering van de lonen kan aan de klanten worden doorgerekend, maar dan blijft er nog de invloed van het fiscaal akkoord 2008-2010, de stijging van de elektriciteitsstarieven en de infrastructuurvergoedingen. De omzet zal daarentegen toenemen met 10 à 20 miljoen euro per jaar en positieve exogene elementen zullen ook 10 à 15 miljoen euro per jaar opleveren. Uiteindelijk blijkt het plan een schuld van 85 miljoen euro weg te werken met in totaal 5 à 15 miljoen euro.

De spreker merkt op dat het nieuwe vervoerplan 2010 van de NMBS alleen activiteiten behoudt in de haven van Antwerpen en van Monceau, waarbij de capaciteit in Antwerpen wordt opgevoerd en die in Monceau wordt verminderd. Alle vrachtvervoer zal dus in Antwerpen worden samengebracht.

Het vervoerplan 2010 voorziet in aanzienlijke besparingen op het vlak van de werkgelegenheid. Het plan zal een onmiddellijk verlies veroorzaken van 1 100 à 1 600 banen. Want als men hetzelfde werk met zoveel minder personeel moet verrichten, zullen de arbeidsomstandigheden er drastisch op achteruitgaan. Het spoor is een segment met veel laaggeschoolde arbeidskrachten. Wie wordt ontslagen, zal veel moeilijkheden ondervinden om opnieuw tot de arbeidsmarkt toe te treden. De know-how zal verloren gaan. Het verouderende personeel, dat voortdurend overbelast zal zijn, zal meer risico op arbeidsongevallen lopen.

Als de economie weer aantrekt, zal de toepassing van het nieuwe plan het niet mogelijk maken aan de toenemende vraag te voldoen. Het spoor zal ten opzichte van de weg opnieuw worden gemarginaliseerd.

Het politieke discours over duurzame ontwikkeling en over het beheer van de financiële crisis op maatschappelijk vlak zouden met de gestelde daden moeten overeenstemmen.

De spreker pleit voor een aanpassing van de infrastructuur. De terminals en de multimodale platformen zijn aan modernisering toe. De lengte van het spoor moet worden gestandaardiseerd. De interface zee/land moet worden geoptimaliseerd.

De Europese Commissie zal de grote werken kunnen financieren en op het fiscale vlak tegemoetkomingen overwegen.

De spreker betreurt dat de NMBS haar markt niet beter kent en geen betere synergie tussen de commerciële en de operationele diensten in de hand werkt.

L'orateur s'oppose au plan de l'administrateur délégué de la SNCB. Selon ce plan, les coûts augmenteront pour 2012 de 15 à 20 millions d'euro par an. L'indexation des salaires pourra être mise à charge des clients, reste l'impact de l'accord fiscal 2008-2010, la hausse des tarifs d'électricité et les redevances d'infrastructure. Par contre, le chiffre d'affaire augmentera de 10 à 20 millions d'euro par an et des éléments exogènes positifs rapporteront également 10 à 15 millions d'euro par an. En définitif, le plan tente d'éponger une dette de 85 millions d'euro avec un total de 5 à 15 millions d'euro.

L'orateur fait remarquer que le nouveau plan de transport 2010 du SNCB conserve les activités uniquement dans les ports d'Anvers et de Monceau en augmentant la capacité à Anvers et en diminuant la capacité à Monceau. Toute l'activité de fret sera donc concentrée à Anvers.

Le plan de transport 2010 prévoit des économies substantielles au niveau des emplois. Le plan provoquera une perte immédiate de 1 100 à 1 600 emplois. Pour assurer le travail avec autant de personnel en moins, les conditions de travail se dégraderont de façon drastique. Le rail est un segment à haute main d'œuvre peu qualifiée. Les licenciés auront beaucoup de difficultés à se réintégrer au marché du travail. Le savoir-faire se perdra. Le personnel vieillissant, travaillant dans des conditions de surmenage, présentera plus de risque aux accidents de travail.

Lors de la relance économique, l'application du nouveau plan ne permettra pas d'absorber la demande croissante. Le rail sera par conséquent de nouveau marginalisé par rapport à la route.

Le discours politique sur le développement durable et le discours sur la gestion de la crise financière au niveau social devraient correspondre aux actes posés.

L'orateur préconise l'adaptation des infrastructures. Les terminaux et les plates-formes multimodales doivent être modernisés. La longueur des voies doit être standardisée. L'interface maritime/terrestre doit être optimisée.

La Commission européenne pourra financer les grands travaux et intervenir au niveau de la fiscalité.

L'orateur regrette que la SNCB ne connaisse pas mieux son marché et ne favorise pas une meilleure synergie entre les services commerciaux et opérationnels.

Hij nodigt de NMBS uit haar aanbod aan te passen aan de nieuwe economische realiteit, meer gebruik te maken van geïsoleerde wagons, zich te profileren als een maatschappij die de meest diverse klanten, ladingen en gebieden aankan, en een echte sociale dialoog tot ontwikkeling te brengen.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN VAN DE COMMISSIE

De heer Ludo Van Campenhout (Open Vld) vraagt naar de concrete alternatieven voor het geplande tracé van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven. Wat is de stand van zaken in de dossiers van de Yzeren Rijn, die de kortste verbinding naar het oosten is, en de Liefkenshoekspoortunnel?

Hoe bepaalt Infrabel de prijs voor het gebruik van spoorinfrastructuur? Is er onderhandelingsmarge voor de klanten? Hoe worden in het buitenland de tarieven vastgesteld en welke controle wordt daarop uitgeoefend? Kunnen de lokale operatoren worden bevoordeeld? Wat houdt de operationele ondersteuning van Infrabel in?

Hoe verloopt de samenwerking met *Deutsche Bahn*?

Wat zullen de gevolgen van de Europese verordening met betrekking tot de openbare dienst zijn?

Op welke manier zal de NMBS de geplande kostenbesparing van 20 tot 25 % realiseren? Wat zijn de mogelijkheden voor mobiliteit van personeelsleden binnen de NMBS? Impliceert de aankondiging dat er in de toekomst meer in het noorden van het land zal worden geïnvesteerd dat de 60-40-verdeling tussen Vlaams en Waals Gewest wordt verlaten?

Voor welke types van goederenvervoer worden subsidies toegekend in het kader van het intermodaal vervoer? Die subsidies moeten worden geconcentreerd op het grensoverschrijdende vervoer (van Belgische havens naar het buitenland), terwijl het niet wenselijk is dat het binnenlands vervoer tussen Belgische havens eveneens financiering ontvangt.

De modal shift is te weinig een feit, zeker als de vergelijking wordt gemaakt met de binnenvaart.

De heer David Geerts (sp.a) stelt vast dat op het goederenvervoer in 2008 een tekort van 120 miljoen euro werd geboekt en dat de geconsolideerde schuld voor het commerciële goederenvervoer per spoor op 31 december 2007 915 miljoen euro bedroeg. Het is

Il invite la SNCB à adapter son offre à la nouvelle réalité économique, à utiliser davantage les wagons isolés, à se profiler comme étant poly-clients, poly-charges et poly-espaces territoriaux et de développer un véritable dialogue social.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

M. Ludo Van Campenhout (Open Vld) demande quelles sont les alternatives concrètes au tracé projeté du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Quel est l'état d'avancement des dossiers du Rhin d'acier – qui constitue la liaison la plus courte vers l'Est – et du tunnel ferroviaire du *Liefkenshoek*?

Comment Infrabel fixe-t-elle le prix à payer pour pouvoir utiliser l'infrastructure ferroviaire? Y a-t-il une marge de négociation pour les clients? Comment les tarifs sont-ils fixés à l'étranger et quel est le contrôle exercé en la matière? Les opérateurs locaux peuvent-ils être privilégiés? En quoi consiste le soutien opérationnel d'Infrabel?

Comment se passe la collaboration avec la *Deutsche Bahn*?

Quelles seront les conséquences du règlement européen relatif au service public?

De quelle façon la SNCB réalisera-t-elle l'économie de coût de 20 à 25 % qu'elle a projetée? Quelles sont les possibilités de mobilité du personnel au sein de la SNCB? L'annonce selon laquelle les investissements seront à l'avenir plus importants dans le Nord du pays, remet-elle en question la clé de répartition 60-40 entre les Régions flamande et wallonne?

Pour quels types de transport de fret des subventions sont-elles accordées dans le cadre du transport intermodal? Ces subventions doivent être concentrées sur le transport transfrontalier (c'est-à-dire à partir de ports belges vers l'étranger). Il n'est pas souhaitable que le transport intérieur entre ports belges soit financé, lui aussi.

Le transfert modal est trop peu développé, certainement si on le compare à la navigation intérieure.

M. David Geerts (sp.a) constate que le transport des marchandises a enregistré un déficit de 120 millions d'euros en 2008 et que la dette consolidée pour le transport ferroviaire commercial de marchandises s'élevait à 915 millions d'euros au 31 décembre 2007. Par ailleurs,

verder opvallend dat ook in jaren van hoogconjunctuur ongeveer 20 miljoen euro schulden worden gemaakt, wat vragen oproept over de economische leefbaarheid van de vervoersmodus. Werd er een pad naar een structureel evenwicht uitgestippeld? Tot 1 januari 2010 bestaat de mogelijkheid om de schulden te laten overnemen door de Belgische staat, maar dat is maar geoorloofd als er tegen die datum een perspectief voor een financieel evenwicht is.

Wat is het aandeel van B-Cargo in de totale schuld? Zijn er filialen die winstgevend zijn, terwijl andere onderdelen van de organisatie verlies boeken?

Blijkbaar groeit het goederenvervoer vooral in oostelijke richting. Wordt daarmee bij het nemen van beslissingen over de investeringen rekening gehouden?

Wordt de vermindering van het aantal personeelsleden bij B-Cargo gecompenseerd door een stijging van het aantal jobs bij de private operatoren? Wat is het aandeel van B-Cargo in de tewerkstelling van de hele sector van het goederenvervoer per spoor? Kan de NMBS toelichting verstrekken bij de stelling dat de loon- en arbeidsvoorwaarden bij de private operatoren problematisch zijn?

De spreker verheugt zich over het feit dat de vakbonden actief mee zoeken naar een toekomst voor B-Cargo. Wanneer zal een keuze worden gemaakt tussen de verschillende vermelde toekomstopties? Op welke basis zal de keuze worden gemaakt? Wat zijn de gevolgen van deze of gene keuze voor de loon- en arbeidsvoorwaarden?

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) steunt de zoektocht van verschillende sprekers naar een toekomst voor het goederenvervoer per spoor, dat een duurzame vervoersmodus en een ecologisch alternatief voor het vervoer over de weg is. Uit een studie van het Planbureau blijkt dat economische groei wel een toename van het volume vervoerde goederen impliceert, maar niet noodzakelijkerwijs een grotere ecologische impact door een toename van het energieverbruik genereert. De sector van het goederenvervoer kan een belangrijke rol spelen in die evolutie naar een vergroening van de economie, maar dat vergt een voluntaristische benadering van alle actoren.

De vertegenwoordiger van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft duidelijk gemaakt dat er nood is aan bijkomende spoorinfrastructuur. Nochtans blijven de investeringen uit: de enveloppe voor de uitbouw van

il est frappant de constater que, pendant les années de haute conjoncture également, environ 20 millions de dettes ont été contractés, ce qui remet en question la viabilité économique de ce mode de transport. A-t-on défini une voie vers un équilibre structurel? Jusqu'au 1^{er} janvier 2010, il est possible de faire reprendre les dettes par l'État belge, mais cela est uniquement permis s'il existe une perspective d'équilibre financier pour cette date.

Quelle est la part de B-Cargo dans la dette totale? Y a-t-il des filiales qui sont lucratives, alors que d'autres parties de l'organisation sont déficitaires?

Manifestement, la croissance du transport de marchandises est surtout orientée vers l'est. En tient-on compte lors de la prise de décisions relatives aux investissements?

La diminution du nombre de membres du personnel chez B-Cargo est-elle compensée par une augmentation du nombre d'emplois chez les opérateurs privés? Quelle part représente B-Cargo dans l'occupation de l'ensemble du secteur du transport ferroviaire de marchandises? La SNCB peut-elle expliquer le point de vue selon lequel les conditions de salaire et de travail sont problématiques chez les opérateurs privés?

L'intervenant se réjouit du fait que les syndicats participent activement à la recherche d'un avenir pour B-Cargo. À quel moment un choix sera-t-il effectué entre les différentes options d'avenir mentionnées? Sur quelle base le choix sera-t-il opéré? Quelles sont les conséquences des différents choix sur les conditions de salaire et de travail?

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) soutient la quête, menée par différents orateurs, d'un avenir pour le transport ferroviaire de marchandises, qui constitue un mode de transport durable et une alternative écologique au transport routier. Il ressort d'une étude du Bureau du plan que la croissance économique implique certes une augmentation du volume de marchandises transportées, mais pas nécessairement un impact écologique accru en raison d'une augmentation de la consommation énergétique. Le secteur du transport de marchandises peut jouer un rôle important dans cette évolution vers une économie plus verte, mais cela requiert une approche volontariste de la part de l'ensemble des acteurs.

Le représentant de la *Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen* a clairement fait savoir qu'il faut développer davantage l'infrastructure ferroviaire. Or les investissements ne suivent pas: l'enveloppe destinée à l'extension

de infrastructuur wordt zelfs niet volledig gebruikt. Welke investeringen zullen gebeuren op de lijn Athus-Meuse? Welke infrastructuur komt in aanmerking voor subsidies in het kader van het gecombineerd vervoer? In de Europese Unie moet resoluut worden gepleit voor het behoud van overheidssteun voor duurzame vervoersmodi; dat past ook in het algemeen klimaatbeleid van de EU.

De opdrachten van de overheid moeten grondig worden geanalyseerd en bijgesteld. De wijzigingen inzake de toekenning van subsidies ter bevordering van duurzame vervoersmodi moeten worden heroverwogen en de externe kosten van het wegvervoer dienen aan de gebruikers te worden doorgerekend, waardoor duurzame vervoersmodi onrechtstreeks financieel aantrekkelijker worden gemaakt. Helaas maakt de overheid nog steeds verkeerde keuzes, wat recent nog bleek bij het opstarten van een proefproject voor supertrucks.

De kwaliteit van de tewerkstelling in de sector en het behoud van jobs dienen te worden bewaakt. In het licht van de hoge gemiddelde leeftijd van het personeel in de sector moet het bewaren van de aanwezige expertise voor de toekomst een aandachtspunt zijn. Als medewerkers van B-Cargo overstappen naar een filiaal, welke gevolgen heeft dat dan voor hun loon- en arbeidsvoorwaarden?

De heer Roel Deseyn (CD&V) herinnert aan een engagement, uitgesproken voor de economische crisis, om B-Cargo een financieel evenwicht te laten bereiken in 2011 of 2012. Wat zijn de verliesprognoses voor 2009 en 2010? In welk jaar zou de activiteit rendabel kunnen worden in een “best case”-scenario?

Wordt de uitbouw van nieuwe infrastructuurlijnen overwogen? Bijkomende capaciteit kan misschien de vraag naar goederenvervoer verhogen. Zijn er belangrijke capaciteitsproblemen op de bestaande lijnen? Leidt de intrede van nieuwe operatoren op de markt enkel tot substitutie (waarbij B-Cargo omzet verliest, terwijl andere bedrijven groeien) of wordt er ook bijkomende activiteit gegenereerd? Verliest de sector klanten omdat B-Cargo, dat nu opereert in een concurrentiële markt, niet langer bereid is om contracten af te sluiten met minder rendabele klanten? Vooral kleinere bedrijven, onder meer schrootbedrijven, zien zich ertoe genoodzaakt om opnieuw voor vervoer over de weg te kiezen.

Leidt de combinatie van functies, die wordt doorgevoerd om de efficiëntie te vergroten, tot meer

de infrastructuur n'est même pas complètement utilisée. Quels investissements seront réalisés sur la ligne Athus-Meuse? Quelle infrastructure est susceptible de bénéficier de subsides dans le cadre du transport combiné? Au sein de l'Union européenne, il s'impose de plaider résolument en faveur du maintien de l'aide publique aux modes de transport durables; cela cadre également avec la politique climatique générale de l'Union européenne.

Les marchés publics doivent être analysés en profondeur et corrigés. Les modifications en matière d'octroi de subsides en vue de promouvoir les modes de transport durables doivent être reconsidérées et les coûts externes du transport routier doivent être facturés aux utilisateurs, si bien qu'indirectement, les modes de transports durables sont rendus financièrement plus attrayants. Les pouvoirs publics continuent malheureusement de faire de mauvais choix, ainsi qu'il s'est encore avéré récemment avec le lancement d'un projet-pilote de supercamions.

Il convient de surveiller la qualité de l'emploi dans le secteur et le maintien d'emplois. Compte tenu de la moyenne d'âge élevée du personnel dans le secteur, le maintien de l'expertise présente doit être une priorité pour le futur. Quelles sont les conséquences, en termes de conditions salariales et de travail, du transfert de collaborateurs de B-Cargo à une filiale?

M. Roel Deseyn (CD&V) rappelle que l'engagement de parvenir à un équilibre financier en 2011 ou 2012 pour B-Cargo avait été pris avant la crise économique. Quels sont les pronostics de pertes pour 2009 et 2010? Dans le meilleur des cas, en quelle année l'activité pourrait-elle devenir rentable?

Le développement de nouvelles lignes d'infrastructure est-il envisagé? Une augmentation de capacité pourrait peut-être générer une augmentation de la demande de transport de fret. A-t-on constaté des problèmes de capacité importants sur les lignes existantes? L'apparition de nouveaux opérateurs sur le marché entraîne-t-elle uniquement une substitution (perte de recettes pour B-Cargo au profit de la croissance d'autres entreprises) ou génère-t-elle également des activités complémentaires? Le secteur perd-il des clients du fait que B-Cargo, qui subit aujourd'hui les lois de la concurrence, n'est plus disposé à conclure des contrats avec des clients moins rentables? Ce sont surtout les entreprises plus modestes — les ferrailleurs, notamment — qui se voient contraintes d'opter à nouveau pour le transport routier.

La combinaison de fonctions, qui a pour but de promouvoir l'efficacité, génère-t-elle davantage de risques

veiligheidsrisico's? Wordt voldoende ingespeeld op de belangen van de lokale gemeenschap en wordt de bevolking in de omgeving van de havens voldoende geïnformeerd? De overheid moet zelf zorgen voor de oprichting van multimodale platforms, die de vlotte aansluiting van verschillende vervoersmodi moeten verzekeren, en dient selectief subsidiebeleid te handhaven.

Investerings in spoorinfrastructuur rond de haven van Antwerpen sorteren positieve effecten voor het hele land en hoeven dus niet op een apothekersweegschaaltje in de communautaire 60/40-verdeling te worden opgenomen.

Mevrouw Linda Musin (PS) stelt dat de uiteenzettingen duidelijk hebben gemaakt hoe groot de uitdagingen voor het goederenvervoer per spoor zijn. Omdat alle opties nog mogelijk zijn, hoeft de verdwijning van de vormingsstations in Wallonië niet als onontkoombaar te worden beschouwd.

Blijkbaar wordt de capaciteitsuitbreiding van de spoorinfrastructuur in oostelijke richting als een prioriteit beschouwd. Gaat er voldoende aandacht naar de Waalse as?

Hoe zullen de subsidies voor het verspreid vervoer (het vervoer per wagenlading) evolueren?

Werden studies uitgevoerd over de potentiële vraag naar spoorinfrastructuur op industriële sites en activiteitszones?

De heer Jan Mortelmans (VB) vraagt naar de stand van zaken in de dossiers van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen en de Yzeren Rijn.

Heeft de spreker goed begrepen dat de communautaire 60-40-verdeling voor de infrastructuurinvesteringen wordt verlaten wegens de grote behoeften van de Antwerpse haven? Dat zou een belangrijke stap in de richting van een meer efficiënte aanwending van middelen zijn.

De heer Descheemaeker kondigde in 2008 drie grote nieuwe projecten voor B-Cargo aan: Sibelit, Attitude en Exchange. Wat is de stand van zaken? Leidt het project Sibelit er niet toe dat de Franse spoorwegaanpak SNCF een belangrijke actor op de Belgische spoormarkt wordt?

De heer David Lavaux (cdH) betreurt dat het sorteercentrum van Monceau en het verspreid vervoer wellicht zullen verdwijnen. Zijn er geen alternatieve opties?

pour la sécurité? Tient-on suffisamment compte des intérêts de la communauté locale, et la population installée à proximité des ports est-elle suffisamment informée? Les autorités doivent veiller elles-mêmes à la création de plateformes multimodales chargées d'assurer une bonne communication entre les différents moyens de transport, et elles doivent appliquer une politique sélective en matière de subventions.

Les investissements réalisés dans l'infrastructure ferroviaire autour du port d'Anvers ont des effets positifs pour tout le pays et ne doivent donc pas être pris en compte avec une précision d'apothicaire dans la répartition communautaire 60/40.

Mme Linda Musin (PS) indique que les auditions ont révélé l'importance des défis à relever en matière de transport ferroviaire de fret. Toutes les options étant encore ouvertes, la disparition des gares de formation situées en Wallonie ne doit pas être considérée comme un fait inéluctable.

L'extension de la capacité de l'infrastructure ferroviaire vers l'Est est manifestement considérée comme une priorité. Est-on suffisamment attentif à l'axe wallon?

Comment le subventionnement du transport diffus (transport par wagon isolé) va-t-il évoluer?

A-t-on réalisé des études sur la demande potentielle d'infrastructures ferroviaires sur les sites industriels et dans les zones d'activité?

M. Jan Mortelmans (VB) s'enquiert de l'état d'avancement des dossiers concernant la deuxième ligne de chemin de fer du port d'Anvers et le Rhin d'acier.

L'intervenant a compris que la clé de répartition 60-40 serait abandonnée pour les investissements en matière d'infrastructures en raison de l'importance des besoins du port d'Anvers. Il s'agirait d'une étape importante en vue d'une affectation plus efficace des moyens.

En 2008, M. Descheemaeker a annoncé trois nouveaux grands projets pour B-Cargo: Sibelit, Attitude en Exchange. Où en est-on? Le projet Sibelit n'aura-t-il pas pour conséquence que la société des chemins de fer français (SNCF) deviendra un acteur important du marché ferroviaire belge?

M. David Lavaux (cdH) déplore que le centre de tri de Monceau et le transport diffus disparaîtront sans doute. N'y a-t-il pas d'alternative?

De spreker vraagt naar de evolutie van de sociale dialoog binnen B-Cargo. Is er een akkoord in de maak, dat de sociale onrust kan wegnemen?

De heer François Bellot (MR) denkt dat de prijs die de NMBS vaststelt voor goederenvervoer geen reflectie is van de reële kosten, maar op de marginale kostprijs gebaseerd is om zo de concurrentie met het goederenvervoer over de weg te kunnen aangaan. Kan de heer Descheemaeker dat bevestigen?

De spreker stelt vast dat in het schema met de architectuur van de belangrijke Europese spoorinfrastructuur voor goederenvervoer de lijn Athus-Meuse niet langer voorkomt. Waarom komt het project-Sibelit, dat een belangrijke rol speelt in de verdere uitbouw van de Belgische noord-zuidas via de lijn Athus-Meuse, niet meer in de plannen voor? Het is niet logisch dat de capaciteitsgroei enkel in de richting van Duitsland gaat, terwijl Deutsche Bahn de grootste concurrent van B-Cargo is. Het zou beter zijn om de synergie met de SNCF via Sibelit en de lijn Athus-Meuse meer te ontwikkelen.

De uitbouw van de spoorinfrastructuur in de haven van Antwerpen brengt de verdeelsleutel niet noodzakelijk in het gedrang: de nieuwe infrastructuur in het noorden gaat snel over de grens en moet dan ook slechts voor de kilometers op Belgisch grondgebied worden geteld. De NMBS moet wel werken aan een evenwichtige verdeling van het personeelsbestand en de werkplaatsen over het Belgische grondgebied: het is dan wel logisch dat een belangrijke operationele vervoersactiviteit in de havens van Antwerpen en Zeebrugge plaatsvindt, maar het onderhoud van het materieel hoeft niet noodzakelijk op dezelfde plaats te gebeuren.

De spreker stelt vast dat grote infrastructuurinvesteringen het doorlopen van een te ingewikkelde procedure vergt: tussen de prospectie voor een nieuwe as en de afwerking ervan ligt vaak twintig jaar. Om de logistieke functie in België te ondersteunen, moeten snellere methodes worden gevonden, die de raadpleging van de bevolking niet uitsluiten, maar niettemin een vlotte implementatie van beleidsopties mogelijk maken.

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) stelt dat de uitdaging erin bestaat om de milieudoelstellingen inzake vervoer te verzoenen met de financiële gezondheid van de vervoersmodi die daar het meest toe bijdragen.

L'intervenant s'enquiert de l'évolution du dialogue social au sein de B-Cargo. Un accord est-il en préparation pour apaiser les tensions sociales?

M. François Bellot (MR) estime que les prix fixés par la SNCB pour le transport de marchandises ne reflètent pas les coûts réels mais sont basés sur les coûts marginaux afin de permettre de concurrencer le transport de marchandises par la route. M. Descheemaeker peut-il le confirmer?

L'intervenant constate que la ligne Athus-Meuse ne figure plus dans le schéma de l'architecture de l'importante infrastructure ferroviaire européenne pour le transport de marchandises. Pourquoi le projet Sibelit – qui joue un rôle important dans le développement de l'axe Nord-Sud en Belgique via la ligne Athus-Meuse – ne figure-t-il plus dans les projets? Il n'est pas logique que l'augmentation de capacité se fasse seulement en direction de l'Allemagne alors que la *Deutsche Bahn* est le principal concurrent de B-Cargo. Il serait préférable de développer davantage la synergie avec la SNCF via Sibelit et la ligne Athus-Meuse.

Le développement de l'infrastructure ferroviaire dans le port d'Anvers ne met pas nécessairement en cause la clé de répartition: la nouvelle infrastructure située au Nord traverse rapidement la frontière et ne doit dès lors être comptabilisée que pour les kilomètres figurant sur le territoire belge. Cependant, la SNCB doit, en revanche, veiller à répartir le personnel et les chantiers de façon équilibrée sur le territoire belge: s'il est logique qu'une activité de transport opérationnelle importante ait lieu dans les ports d'Anvers et de Zeebrugge, l'entretien du matériel ne doit donc pas nécessairement avoir lieu au même endroit.

L'intervenant constate que les grands investissements en matière d'infrastructures requièrent de suivre une procédure trop compliquée. Souvent, vingt ans s'écoulent entre la prospection pour un nouvel axe et l'achèvement de ce dernier. Pour soutenir la fonction logistique en Belgique, il y a lieu de trouver des méthodes plus rapides qui n'excluent pas de consulter la population, mais qui permettent néanmoins de concrétiser rapidement les choix politiques.

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) indique que le défi consiste à réconcilier les objectifs environnementaux en matière de transports avec la santé financière des modes de transport qui y contribuent le plus.

De Gewesten moeten een medebeslissingsbevoegdheid hebben bij het bepalen van de prioriteiten inzake spoorweginfrastructuur. Duidelijke keuzes dringen zich op ten nadele van het wegvervoer en ter bevordering van meer duurzame vervoersmodi.

Om het financiële verlies te beperken, bespaart B-Cargo op personeel en materiaal, maar dat kan problemen veroorzaken op middellange termijn. De essentiële focus moet liggen op het beantwoorden van de behoeften op mobiliteitsvlak van de opdrachtgevers en de samenleving.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

De heer Marc Descheemaecker (NMBS) stelt dat over de beoogde kostenreductie met 25 % onderhandelingen worden gevoerd tussen de directie van de NMBS en de vakbonden. Hij wil de inhoud van die onderhandelingen niet in de openbaarheid brengen voor ze afgerond zijn, maar kan wel al zeggen dat er een impact op de tewerkstelling zal zijn, die niet door naakte ontslagen zal worden gerealiseerd, wel door efficiëntere en verstandigere werkmethodes. Zo komt er een beter transportplan, waardoor met minder locomotieven evenveel kilometers zullen worden afgelegd en waardoor het onderhoud van het rollend materieel zo dicht mogelijk bij de plaats van de activiteiten zal gebeuren. Op regelmatige basis vindt overleg plaats over de concrete invulling van dat transportplan, dat moet leiden tot een leefbare cargo-activiteit.

Het bereiken van een financieel evenwicht is geen doel op zich, maar de voorwaarde om een leefbare economische activiteit tot stand te brengen. De weg naar het evenwicht kan langs verschillende paden verlopen en is daarom het voorwerp van sociaal overleg, maar de aanpassing van het industriële apparaat van B-cargo is in elk geval noodzakelijk om de overname van de vrachtactiviteit door buitenlandse ondernemingen te vermijden. Dat kostenbesparing geen utopie is, wordt in onze buurlanden bewezen, waar de geleverde diensten een lagere kostprijs hebben.

De modal shift van vrachtwagens naar de binnenwateren is een feit. De NMBS-groep is de grootste binnenvaartonderneming van België: dagelijks varen 100 schepen voor rekening van de NMBS-groep. Antwerpen wordt zowel per spoor als via de binnenvaart verbonden met Straatsburg; klanten sluiten slechts één contract af voor de twee vervoersmodi. Wel dient te worden opgemerkt dat de kleine transportondernemingen in

Les Régions doivent disposer d'une compétence de codécision dans la fixation des priorités en matière d'infrastructures ferroviaires. Des choix clairs s'imposent pour décourager le transport par la route et favoriser des modes de transport plus durables.

Pour limiter ses pertes financières, B-Cargo fait des économies en matière de personnel et de matériel, mais cette stratégie pourrait poser des problèmes à moyen terme. Il faut surtout mettre l'accent sur les réponses à apporter aux besoins en matière de mobilité des commanditaires et de la société.

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

M. Marc Descheemaecker (SNCB) précise que la réduction poursuivie des coûts de 25 % fait l'objet de négociations entre la direction de la SNCB et les organisations syndicales. Sans vouloir dévoiler publiquement la teneur de ces négociations avant qu'elles soient terminées, il peut cependant dire qu'il y aura des répercussions sur l'emploi qui ne se traduiront pas par des licenciements secs, mais par l'application de méthodes de travail plus efficaces et plus judicieuses. Ainsi disposera-t-on d'un meilleur plan de transport, qui permettra d'utiliser moins de locomotives pour parcourir le même nombre de kilomètres et de faire procéder à l'entretien du matériel roulant le plus près possible du lieu des activités. La mise en œuvre concrète de ce plan de transport, qui doit mener à une activité cargo viable, fait régulièrement l'objet d'une concertation.

L'équilibre financier n'est pas une fin en soi, mais la condition de la réalisation d'une activité économique viable. La recherche de l'équilibre peut emprunter différentes voies et fait dès lors l'objet d'une concertation sociale, mais l'adaptation de l'appareil industriel de B-cargo est en tout cas nécessaire pour éviter la reprise de l'activité de fret par des entreprises étrangères. Il est prouvé, dans les pays limitrophes, où le coût de revient des services fournis est inférieur, qu'il n'est pas utopique de vouloir réduire les coûts.

Le transfert modal de camions vers les voies d'eau intérieures est un fait. Le groupe SNCB est la plus grande entreprise fluviale de Belgique: cent bateaux naviguent quotidiennement pour le compte du groupe SNCB. Anvers est relié à Strasbourg à la fois par le rail et par les voies de navigation fluviale; les clients ne concluent qu'un seul contrat pour les deux modes de transport. Il faut néanmoins faire observer que, dans

de huidige economische malaise voor de kostprijs van benzine en afschrijvingen rijden; zij ondergraven daarvoor een gezond sociaal beleid én verhinderen dat de modal shift zich sneller doorzet.

De samenwerking tussen de NMBS en *Deutsche Bahn* verloopt goed. Zo wordt door een overeenkomst ("Cobra") die op 1 januari 2009 in werking is getreden 75 tot 80 % van het goederenvervoer per spoor tussen de Antwerpse haven en het Ruhrgebied uitgevoerd met personeelsleden en rollend materieel van de NMBS. Ook met een dochteronderneming van Deutsche Bahn, die actief is in Frankrijk, werden nuttige akkoorden afgesloten, waardoor het vervoer per spoor naar het zuiden beter kan worden uitgevoerd dan in de vroegere samenwerking met de inefficiënte Franse SNCF.

Het stelsel van subsidiëring van het intermodaal vervoer gold aanvankelijk voor een bepaalde periode. Na afloop van die periode werd het systeem bijgesteld in functie van opmerkingen van verschillende betrokken partijen. Het nieuwe stelsel kan vrij algemeen op waardering rekenen. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Er is nu meer aandacht voor marktontwikkeling;
- Goederenvervoer tussen havens wordt minder dan vroeger gesubsidieerd, al poogt men wel te vermijden dat bepaalde types van vervoer weer over de weg gaan.

Naar aanleiding van een dossier van staatssteun aan de SNCF ten belope van 1,5 miljard euro heeft de Europese Commissie beslist dat het met bepaalde vormen van subsidiëring moet afgelopen zijn vanaf 1 januari 2010. De economische crisis heeft de economische situatie van het spoorvervoer wel grondig veranderd: alle spoorwegmaatschappijen in de EU boeken nu zware verliezen en kunnen zonder staatssteun niet overeind blijven. Misschien zal de houding van de Europese Commissie daarom in de loop van 2009 moeten worden aangepast, wat ook de wens van de NMBS is: de onderneming werkt hard aan de sanering van de activiteit, maar de economische crisis maakt een overheidstussenkomst noodzakelijk. Dat subsidies echter niet volstaan, wordt bewezen door de SNCF: ondanks het feit dat de onderneming reeds 1 miljard van de geplande 1,5 miljard euro's subsidies heeft ontvangen, is het verlies meer dan verdubbeld. De structurele hervormingen moeten dus wel degelijk worden voortgezet.

In het domein van het verspreid vervoer dient de overheid de maatschappelijke meerwaarde te bepalen, waarna zij gepaste maatregelen kan treffen. In het

le contexte de malaise économique actuel, les petites entreprises de transport ne parviennent qu'à couvrir le coût de l'essence des amortissements; ce faisant, elles minent une politique sociale saine tout en empêchant l'intensification accélérée du transfert modal.

La collaboration entre la SNCB et la *Deutsche Bahn* se passe bien. Ainsi, en vertu d'un accord ("Cobra") entré en vigueur le 1^{er} janvier 2009, 75 à 80 % du transport ferroviaire de marchandises entre le port d'Anvers et la région de la Ruhr sont effectués avec des membres du personnel et du matériel roulant de la SNCB. Des accords utiles ont également été conclus avec une filiale active en France de la Deutsche Bahn, permettant d'améliorer le transport ferroviaire vers le sud par rapport à l'ancienne collaboration avec l'inefficace SNCF française.

Le système de subside du transport intermodal était prévu initialement pour une période déterminée. À la fin de cette période, le système a été adapté en fonction des observations de différentes parties concernées. Le nouveau système est assez généralement apprécié. Les principales modifications sont les suivantes:

- On accorde maintenant davantage d'attention au développement du marché;
- Le transport de marchandises d'un port à l'autre est moins subside qu'avant, même si l'on essaie d'éviter que certains types de transport se fassent à nouveau par la route.

À l'occasion d'un dossier d'aide de l'État à la SNCF pour un montant d'1,5 milliard d'euros, la Commission européenne a décidé qu'il convient de mettre fin à certaines formes de subside à partir du 1^{er} janvier 2010. La crise économique a cependant modifié fondamentalement la situation économique du transport ferroviaire: toutes les compagnies ferroviaires de l'UE enregistrent maintenant de lourdes pertes et ne peuvent subsister sans bénéficier d'une aide de l'État. La position de la Commission européenne devra dès lors peut-être être adaptée dans le courant de l'année 2009, ce qui est également le souhait de la SNCB: l'entreprise travaille dur à l'assainissement de l'activité, mais la crise économique rend une intervention de l'État indispensable. Le cas SNCF montre cependant que les subsides ne suffisent pas: bien que l'entreprise ait déjà reçu un milliard du milliard et demi d'euros de subsides prévu, la perte a plus que doublé. Les réformes structurelles doivent donc absolument être poursuivies.

Dans le domaine du transport diffus, les autorités doivent déterminer la plus-value sociale, après quoi elles peuvent prendre les mesures appropriées. Dans

project X-ray werken de Europese spoorwegondernemingen samen aan een systeem van verspreid vervoer, waarin subsidies noodzakelijk zijn, maar dat niettemin aan productiviteit wint. De vakbonden zullen bij elke heroriëntatie worden betrokken.

In 2002 waren de filialen van de cargo-activiteit verantwoordelijk voor een verlies van 130 miljoen euro's. De situatie is nu veranderd: alle filialen boeken een positief resultaat van gemiddeld 2,5 %, wat een normale winstmarge voor logistieke activiteiten is.

De marktperspectieven van goederenvervoer per spoor hoeven niet slecht te zijn: de *"triple step"*-theorie voorspelt dat de logistieke functie met 2 % toeneemt als de economie met 1% groeit en dat daarnaast marktaandeel van het wegverkeer kan worden overgenomen. B-Cargo kan dus een onderneming met positieve groei worden, maar wordt in het huidige economische klimaat als logistieke actor extra zwaar getroffen. Het industriële apparaat van B-Cargo moet wel worden voorbereid om vanaf 2011 maximaal te kunnen inspelen op de dan te verwachten economische groei.

Er is geen verplichte overgang van personeelsleden van de NMBS naar de filialen: de overheveling gebeurt enkel op vrijwillige basis.

De lijn Athus-Meuse wordt verzekerd door Sibelit, dat een grensoverschrijdend samenwerkingsverband is. Het gaat om een van de drie spoortoegangen tot de Belgische economie en blijft dus een belangrijke lijn. De NMBS heeft de lijn dan wel niet rechtstreeks in eigen handen, maar de onderneming maakt natuurlijk wel gebruik van de infrastructuur van Infrabel, die dus ter zake een belangrijke actor is.

Qua beschikbaarheid van rijpaden zijn er geen grote problemen bij het vrachtvervoer; vooral piekurtreinen in het personenvervoer hebben met dat euvel te maken. Wel moet de infrastructuur die in de toekomst nodig zal zijn ruim op tijd worden uitgebouwd: een tweede havenontsluiting, de ijzeren rijn, de uitbreiding van sommige lijnen tot vier sporen.

De concurrenten van B-Cargo hebben weinig marktcreërende werking: vooralsnog leidt de ruimere mededinging enkel tot een relatieve vermindering van de omzet van B-Cargo, niet tot een significante stijging van het aandeel van het spoor in het goederenvervoer. Bedrijven opteren er wel vaker voor om specifieke opdrachten over het spoor te laten uitvoeren; het gaat vooral om ondernemingen die focussen op maatschappelijk verantwoord ondernemen.

le cadre du projet X-ray, les entreprises ferroviaires européennes œuvrent ensemble à la mise en place d'un système de transport diffus, qui nécessite des subsides mais qui gagne néanmoins en productivité. Les syndicats seront associés à toute réorientation.

En 2002, les filiales de l'activité cargo accusaient une perte de 130 millions d'euros. La situation s'est aujourd'hui modifiée: toutes les filiales enregistrent un résultat positif de 2,5 % en moyenne, ce qui est une marge bénéficiaire normale pour des activités logistiques.

Les perspectives de marché du transport de marchandises par rail ne sont pas mauvaises: la théorie du *"triple step"* prévoit que la fonction logistique augmente de 2 % lorsque l'économie croît de 1% et que des parts de marché du transport routier peuvent être reprises. B-Cargo peut donc devenir une entreprise à croissance positive, mais, dans le climat économique actuel, elle est tout particulièrement touchée dans sa fonction d'acteur logistique. L'appareil industriel de B-Cargo doit cependant être fin prêt pour pouvoir réagir au maximum à la croissance économique prévisible à partir de 2011.

Il n'y a pas de passage obligatoire de personnel de la SNCB vers les filiales: les transferts s'opèrent uniquement sur une base volontaire.

La ligne Athus-Meuse est assurée par Sibelit, qui est un groupement d'intérêt transfrontalier. Elle est un des trois accès ferroviaires à l'économie belge et reste donc une ligne importante. La SNCB n'exploite donc pas la ligne directement mais l'entreprise utilise naturellement l'infrastructure d'Infrabel, qui est donc un acteur important en ce domaine.

En ce qui concerne la disponibilité des sillons, il n'y a pas de gros problèmes pour le fret, ce sont surtout les trains de voyageurs roulant aux heures de pointe qui rencontrent des difficultés en la matière. Il convient cependant de construire bien à temps l'infrastructure qui sera nécessaire à l'avenir: un deuxième accès dont le port d'Anvers a besoin, le Rhin d'acier, l'élargissement de certaines lignes à quatre voies.

La concurrence faite à B-Cargo est créatrice de marché: jusqu'à présent, la concurrence accrue a uniquement entraîné une relative diminution du chiffre d'affaires de B-Cargo et non une augmentation significative de la part des chemins de fer dans le transport de marchandises. On constate toutefois que certaines entreprises choisissent plus souvent de faire effectuer des missions spécifiques par voie ferroviaire; il s'agit surtout d'entreprises soucieuses de pratiquer un entrepreneuriat socialement responsable.

De uitbouw van multimodale platforms is een dure aangelegenheid, die niet steeds op een efficiënte manier werd aangepakt. De terminal die op dit ogenblik het meeste omzet genereert, is die van Athus, die weliswaar het verst van de havens verwijderd is, maar zich in een omgeving met veel koopkrachtpotentieel bevindt. Andere terminals, zoals die van Charleroi en Moeskroen, hebben daarentegen veel tijd nodig gehad om de marginale kostprijs gedekt te krijgen.

Het jobverlies ten gevolge van de herstructurering van B-Cargo is gelijkmatig gespreid over het hele land; de verdeling van de werkgelegenheid over de bevolking blijft dus nagenoeg ongewijzigd. De aanzienlijke toename van de vloot van rollend materieel (een stijging met een derde in drie jaar tijd) zal bovendien bijkomende werkgelegenheid genereren, die wegens de noodzakelijke kostenbeheersing het best wordt gegroepeerd; zo zullen ateliers met capaciteitsoverschot die nu enkel instaan voor onderhoud van locomotieven van goederen- of personentreinen in de toekomst een ruimer takenpakket krijgen. Sommige personeelsleden zullen een andere werkplaats krijgen, maar daarover zal telkens in overleg en met respect voor de betrokkenen worden beslist.

Sibelit is een onafhankelijke vennootschap, een joint venture met maatschappelijke zetel in Luxemburg. De inbreng van de SNCF in Sibelit is niet problematisch: in een vrije spoormarkt is het logisch dat het traject van een trein die van Zuid-Frankrijk naar de Antwerpse haven rijdt gezamenlijk wordt georganiseerd. Ook indien geen joint venture in de vorm van Sibelit zou bestaan, zou de SNCF trajecten op Belgisch grondgebied organiseren. De NMBS is trouwens zelf ook actief in noord-Frankrijk.

De projecten *Exchange* en *Fortitude* zijn geëvolueerd naar de vennootschap Expedis en het project-Cobra, dat de verbinding met Duitsland moet organiseren en op termijn wellicht ook een vennootschap wordt.

In het verleden stemde B-Cargo zijn prijzen af op de prijzen van het wegverkeer. Nu is de prijszetting complexer geworden: de in de toekomst haalbare kostprijs van de uitvoering van een opdracht speelt nu eveneens een rol omdat vervoer met structureel verlies geen toekomst kan verzekeren voor B-Cargo. Het is nu aan de organisatie om te bewijzen dat de vooropgestelde productieprijzen kan worden gehaald; als dat niet lukt, zullen de volumes en het personeel moeten dalen, wat natuurlijk liefst vermeden wordt.

De 60-40 verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië geldt niet voor het rollend materieel, dat immers per definitie niet territoriumgebonden is.

Le développement de plateformes multimodales coûte cher et n'a pas toujours été géré efficacement. À l'heure actuelle, le terminal qui génère le plus important chiffre d'affaires est celui d'Athus qui, s'il est plus éloigné des ports que les autres terminaux, se situe dans un environnement ayant un potentiel important en termes de pouvoir d'achat. À l'inverse, d'autres terminaux, comme ceux de Charleroi et de Mouscron, ont eu besoin de beaucoup de temps pour couvrir leur coût marginal.

La perte d'emplois due à la restructuration de B-Cargo est répartie uniformément sur la totalité du territoire belge; la répartition de l'emploi parmi la population reste donc pratiquement inchangée. L'augmentation considérable de la flotte de matériel roulant (augmentation d'un tiers en trois ans) générera en outre des emplois supplémentaires, que l'on aura tout intérêt à regrouper, eu égard à la nécessité de maîtriser les coûts; ainsi, les ateliers en surcapacité qui assurent aujourd'hui uniquement l'entretien des locomotives de trains de marchandises ou de personnes se verront à l'avenir confier davantage de missions. Certains membres du personnel devront être déplacés, mais cette décision se prendra toujours en concertation avec les intéressés et en respectant ces derniers.

Sibelit est une société indépendante, une *joint venture* dont le siège social est situé au Luxembourg. L'entrée de la SNCF dans Sibelit ne pose pas de problèmes: dans un marché ferroviaire libéralisé, il est logique que le trajet d'un train qui relie le Sud de la France au port d'Anvers soit organisé de manière conjointe. Même en l'absence de *joint venture* du type de Sibelit, la SNCF organiserait des trajets sur le territoire belge. La SNCB est d'ailleurs elle-même également active dans le Nord de la France.

Les projets *Exchange* et *Fortitude* ont évolué vers la société Expedis et le projet Cobra, qui doit organiser la liaison avec l'Allemagne et qui, à terme, deviendra sans peut-être aussi une société.

Dans le passé, B-Cargo alignait ses prix sur ceux du trafic routier. Aujourd'hui, la fixation des prix est devenue plus complexe: le coût acceptable à l'avenir de l'exécution d'une tâche joue désormais aussi un rôle car un transport structurellement déficitaire ne peut garantir un avenir pour B-Cargo. Il revient désormais à l'organisation de prouver que le prix de production prévu peut être atteint; si elle n'y parvient pas, il faudra réduire les volumes et le personnel, ce qu'il vaut mieux éviter naturellement.

La répartition 60-40 entre la Flandre et la Wallonie ne s'applique pas au matériel roulant qui, en effet, par définition, n'est pas lié au territoire.

De heer Luc Lallemand (Infrabel) stelt dat Infrabel momenteel alternatieve scenario's voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven bestudeert. Liefst in 2009, maar in elk geval in de loop van de huidige federale legislatuur zullen conclusies moeten worden getrokken. Het dossier van de ijzeren rijen bevindt zich nog altijd op het politieke niveau, al zorgt Infrabel natuurlijk voor de nodige input bij de onderhandelingen met Nederland en Duitsland. Voor de Liefkenshoekspoor-tunnel werd een PPS-overeenkomst ondertekend in oktober 2008; binnenkort zal de aanleg van de tunnel effectief van start gaan.

De controle van Infrabel op de operatoren gebeurt op een gelijkmatige wijze, in functie van de door de operatoren gegenereerde volumes. De infrastructuurbeheerder heeft geen eigen informatie over de buitenlandse operatoren die op hun netwerk actief zijn; uit de officiële boekhouding kan wel worden afgeleid dat ze over minder overheidsmiddelen dan de Belgische operatoren.

In de periode 2008-2012 wordt tussen 85 en 90 % van de vastgestelde investeringsbudgetten daadwerkelijk besteed; de resterende 10 à 15 % wijzen op een onderbenutting van de beschikbare middelen, wat een van de grootste uitdagingen voor de onderneming is. Er zijn twee belangrijke verklaringen, die enkel gelden voor het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

— De toekenning van bouwvergunningen duurt te lang. Het Waals Gewest heeft een efficiëntere aanpak: zo hoefde er slechts één bouwvergunning te worden verkregen voor de aanleg van het Gewestelijk Expressnet;

— Het is moeilijk om voldoende gekwalificeerd personeel te vinden: er zijn bij Infrabel steeds tussen 600 en 700 niet-ingevulde vacatures. De economische crisis zal de omvang van dat probleem wellicht verminderen.

Op de lijn Athus-Meuse zijn er geen capaciteitsproblemen; als de vraag van de operatoren in aanzienlijke mate zou toenemen, zullen bijkomende infrastructuurinvesteringen gebeuren. Die lijn is wel degelijk een prioritaire as, die zal worden uitgerust met interoperabele ERTMS-technologie (*European Railway Traffic Management System*). Momenteel is de infrastructuur enkel ontoereikend aan de uitgang van de haven van Antwerpen (goederenvervoer) en op de Brusselse noord-zuidas (personenvervoer); de investeringen om die problemen te verhelpen, worden momenteel uitgevoerd.

De private operatoren opteren voor een nichebenadering: ze focussen hun activiteiten op een klein gedeelte van de markt. Infrabel kan enkel de rijpaden op een niet-discriminatoire wijze toekennen aan de verschillende

M. Luc Lallemand (Infrabel) propose qu'Infrabel étudie actuellement des scénarios alternatifs pour le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Des conclusions devront être tirées, de préférence en 2009, mais en tous cas dans le courant de l'actuelle législature fédérale. Le dossier du Rhin d'acier se trouve toujours bloqué au niveau politique, même si Infrabel fait naturellement le nécessaire pour le faire avancer dans les négociations avec les Pays-Bas et l'Allemagne. En octobre 2008, une convention PPP a été signée concernant le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek; la construction du tunnel débutera réellement bientôt.

Le contrôle d'Infrabel sur les opérateurs s'effectue de manière régulière, en fonction des volumes générés par les opérateurs. Le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas d'informations propres concernant les opérateurs étrangers qui sont actifs sur leur réseau; il peut toutefois se déduire de la comptabilité officielle qu'ils disposent de moins de moyens publics que les opérateurs belges.

Au cours de la période 2008-2012, entre 85 et 90 % des budgets d'investissement prévus seront réellement utilisés; les 10 à 15 % restants indiquent une sous-utilisation des moyens disponibles, ce qui représente l'un des plus grands défis de l'entreprise. Il y a deux grandes explications, qui s'appliquent uniquement à la Région flamande et à la Région de Bruxelles Capitale:

— L'octroi de permis de bâtir dure trop longtemps. La Région Wallonne a une approche plus efficace: ainsi, un seul permis de bâtir a dû être obtenu pour l'aménagement du Réseau Express Régional;

— Il est difficile de trouver suffisamment de personnel qualifié: chez Infrabel, il y a toujours entre 600 et 700 postes vacants non occupés. La crise économique réduira probablement l'ampleur de ce problème.

Il n'y a pas de problèmes de capacité sur la ligne Athus-Meuse; si la demande des opérateurs augmente de façon considérable, des investissements d'infrastructure supplémentaires seront effectués. Cette ligne est réellement un axe prioritaire, qui sera équipé d'une technologie interoperable ERTMS (*European Railway Traffic Management System*). Pour le moment, l'infrastructure est uniquement insuffisante à la sortie du port d'Anvers (transport de marchandises) et sur l'axe nord-midi à Bruxelles (transport de personnes); on réalise actuellement des investissements en vue de remédier à ces problèmes.

Les opérateurs privés optent en faveur d'une approche de "niche": ils ciblent leurs activités sur une petite partie du marché. Infrabel peut uniquement attribuer les sillons de manière non discriminatoire aux différents

operatoren, zonder dat het bedrijf zich mag uitspreken over de keuzes van de operatoren. Alle operatoren worden op een gelijke wijze aan veiligheidscontroles onderworpen.

Binnen Infrabel bestaat een cel “buurtbewoners”, die tijdens de uitvoering van infrastructuurwerken de omwonenden informeert en raadpleegt. Bij de planning van infrastructuurwerken worden buurtbewoners nu enkel op punctuele basis betrokken, maar een veralgemening van de communicatie daarover staat in de steigers.

Er wordt geen nieuwe Waalse as gepland. De focus ligt nu op de uitbouw van het GEN-netwerk, wat de uitbreiding van het aantal sporen in het ruime hinterland van Brussel tot 4, 5 of 6 impliceert.

De subsidiëring van het verspreid vervoer verdient zeker overweging, maar het beslissingsrecht daarover komt aan de overheid toe.

Infrabel respecteert bij de investeringen de in een overeenkomst tussen de verschillende overheden vastgestelde verdeelsleutel 60/40 tussen Vlaanderen en Wallonië.

De heer Jannie Haek (NMBS-Holding) ziet toe op de naleving van de 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaams en Waals Gewest. Het is niet altijd evident om exact tot dat resultaat te komen in één boekjaar, maar op middellange termijn veroorzaakt die verdeling geen problemen. Over de investeringsplannen wordt telkens overleg gepleegd met de Gewesten.

De procedures in het kader van de ruimtelijke ordening nemen vaak veel tijd in beslag en kunnen de investeringsplanning in het gedrang brengen.

De spreker kant zich tegen de supertrucks, die een concurrent voor B-Cargo zijn, maar daarnaast ook een belangrijke milieu-impact kunnen hebben.

De laatste studies met een vergelijking van de loon- en arbeidsvoorwaarden binnen de sector dateren al van meer dan tien jaar geleden. Er zijn geen recentere gegevens beschikbaar.

De investeringsreserves waarover Infrabel door de onderbenutting van de middelen beschikt, hebben een positief effect op de schuldgraad van de NMBS-groep. Als de investeringen in de toekomst wel volgens planning kunnen worden uitgevoerd, zijn er vanzelfsprekend negatieve repercussies voor het financiële totaalplaatje.

opérateurs, sans que l'entreprise ne puisse se prononcer sur les choix des opérateurs. Tous les opérateurs sont soumis de la même manière à des contrôles de sécurité.

Au sein d'Infrabel, il existe une cellule “riverains”, qui informe et consulte les riverains lors de la réalisation de travaux d'infrastructure. Pour la planification des travaux d'infrastructure, les riverains ne sont maintenant associés que sur une base ponctuelle, mais une généralisation de la communication en la matière est prévue.

Aucun nouvel axe n'est prévu en Wallonie. L'accent est mis sur le développement du réseau RER, ce qui implique le passage au trafic à 4, 5 ou 6 voies dans le grand hinterland bruxellois.

Le subventionnement du transport diffus mérite certes réflexion, mais dans ce domaine, le pouvoir décisionnel appartient aux pouvoirs publics.

Dans ses investissements, Infrabel respecte la clé de répartition 60/40 entre la Flandre et la Wallonie, fixée par un accord conclu entre les différentes autorités.

M. Jannie Haek (NMBS-Holding) veille au respect de la clé de répartition 60/40 entre la Région flamande et la Région wallonne. Il n'est pas toujours évident d'atteindre ce résultat en un seul exercice comptable, mais à moyen terme, cette ventilation ne pose aucun problème. Les plans d'investissement font systématiquement l'objet d'une concertation avec les Régions.

Les procédures mises en œuvre dans le cadre de l'aménagement du territoire prennent souvent beaucoup de temps et elles risquent de compromettre les plans d'investissement.

L'orateur s'oppose aux écocombis, qui sont des concurrents de B-Cargo, mais qui peuvent par ailleurs avoir un impact considérable sur l'environnement.

Les dernières études comparatives des conditions de salaire et de travail au sein du secteur datent de plus de dix ans. Il n'y a pas de données récentes disponibles.

Les réserves d'investissement dont dispose Infrabel en raison de la sous-affectation des moyens ont une incidence positive sur le taux d'endettement du groupe SNCB. Si, à l'avenir, les investissements peuvent toutefois être réalisés conformément au planning, il y aura évidemment des repercussions sur le coût total.

De heer Joachim Coens (Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen) bevestigt dat het vervoer van goederen tussen de havens van Zeebrugge en Antwerpen wordt gesubsidieerd. Dat is ook gerechtvaardigd: door de subsidies wordt het voor rederijen interessant om vracht per spoor te laten vervoeren vanaf Zeebrugge. De afschaffing van de subsidies voor vervoer tussen binnenlandse havens zou buitenlandse havens, zoals Rotterdam en Le Havre, een comparatief voordeel opleveren. Antwerpen is voor Zeebrugge het belangrijkste bestemmingsgebied, maar ook Luik en andere regio's behoren tot het hinterland van de haven van Zeebrugge.

De heer Jan Blomme (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen) stelt dat een goede spoorontsluiting van de Antwerpse haven in oostelijke richting ook in het belang is van Wallonië: zonder een uitgebouwde oostelijke corridor zouden veel investeerders zich niet in België vestigen.

De spreker begrijpt dat de subsidiëring van goederenvervoer tussen havens voor Zeebrugge belangrijk is, maar is anderzijds bezorgd dat deze subsidiëring andere belangrijke initiatieven voor de ontwikkeling van het goederenspoorvervoer naar het achterland zal verdringen ("koekoekseffect").

De heer Pierre Arnold (Centre interuniversitaire d'Étude de la Mobilité) wijst op het feit dat het Federaal Planbureau een jaarlijkse groei van het goederenvervoer met 2,5 tot 3% voorspelt. Dat groei ritme is gelijk in geheel West-Europa.

De problematiek van de externe effecten van de verschillende vervoersmodi moet grondig worden geanalyseerd. Het is niet zo dat enkel het wegvervoer een bepaalde impact genereert en dus dient te worden teruggedrongen; zo moet voor het spoorvervoer elektriciteit worden geproduceerd en zorgen de trillingen voor schade aan het onroerend patrimonium. Momenteel worden satellietrekeningen opgesteld, op grond waarvan de externe kosten van goederenvervoer per spoor zullen worden gecijferd.

De spreker kant zich niet principieel tegen de toelating van supertrucks: als ze op een adequate manier worden ingezet, kunnen ze tegemoetkomen aan de eisen van duurzame ontwikkeling en komen ze niet noodzakelijk in concurrentie met het spoorvervoer. Zo is het denkbaar dat ze in het kader van het multimodaal vervoer het gedeelte wegvervoer voor hun rekening nemen en zo de economische rendabiliteit van de hele mobiliteitsketting verbeteren.

M. Joachim Coens (Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen) confirme que le transport de marchandises entre les ports de Zeebrugge et d'Anvers est subventionné. Cette mesure est d'ailleurs justifiée: grâce aux subventions, il est intéressant pour les armateurs de faire transporter le fret par rail à partir de Zeebrugge. La suppression des subventions pour le transport entre les ports intérieurs offrirait un avantage comparatif aux ports étrangers, comme Rotterdam et Le Havre. Anvers est la principale zone de destination pour Zeebrugge, mais Liège et d'autres régions appartiennent aussi à l'hinterland du port de Zeebrugge.

M. Jan Blomme (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen) considère qu'un bon désenclavement ferroviaire du port d'Anvers vers l'Est est aussi dans l'intérêt de la Wallonie: sans l'existence d'un corridor oriental développé, de nombreux investisseurs ne s'établiraient pas en Belgique.

L'intervenant comprend que le subventionnement du transport de marchandises entre les ports soit important pour Zeebrugge mais il craint que ces subsides dégagent à l'arrière-plan d'autres initiatives importantes pour le développement du transport de marchandises par rail (effet "coucou").

M. Pierre Arnold (Centre interuniversitaire d'Étude de la Mobilité) souligne que le Bureau fédéral du plan prévoit une croissance annuelle du transport de marchandises de l'ordre de 2,5 à 3%. Ce rythme de croissance est identique dans l'ensemble de l'Europe occidentale.

La problématique des effets externes des différents modes de transport doit être analysée en profondeur. Le transport routier n'est pas le seul à générer un impact déterminé et il n'y a donc pas que ce mode de transport qui doit être réduit. C'est ainsi que le transport ferroviaire nécessite la production d'électricité et que les vibrations endommagent le patrimoine immobilier. Actuellement, on établit des comptes satellites sur la base desquels les coûts externes du transport de marchandises par rail seront chiffrés.

L'orateur ne s'oppose pas par principe à l'autorisation de super camions: s'ils sont utilisés de manière adéquate, ils peuvent répondre aux exigences du développement durable sans nécessairement faire concurrence au transport ferroviaire. Ainsi peut-on imaginer qu'ils assurent la part de transport routier dans le cadre du transport multimodal, améliorant dès lors la rentabilité économique de l'ensemble de la chaîne de mobilité.

In 2004 heeft de Waalse regering 34 zones van economische activiteit afgebakend. Sommige zones doen het minder goed omdat de locatie niet goed gekozen is, onder meer wat de afstemming van de zones op de aanwezige vervoerslogistiek betreft.

De heer Luc Piens (ACV) heeft geen zicht op de tewerkstelling en de loon- en arbeidsvoorwaarden in de privésector; een loyale concurrentie lijkt momenteel niet te zijn verzekerd. Slechts twee private spoorwegoperatoren zijn in België gevestigd: Dillen & Lejeune Cargo NV, dat ondertussen verkocht is, en Trainsport. Kennelijk hebben die bedrijven geen toegang gezocht tot een Belgisch platform: zij hebben gekozen voor internationaal wegvervoer. Slechts 6% van het volume van goederenvervoer per spoor in België wordt niet door B-Cargo uitgevoerd.

De spreker vermeldt de sociale partners in de spoorweggector op Europees niveau:

— de *Community of European Railway and Infrastructure Companies* (CER) is de werkgeversfederatie;

— de *European Transport Workers' Federation* (ETF) vertegenwoordigt de werknemers.

Uit het Europees sociaal overleg is reeds een richtlijn voortgekomen, die de arbeidsvoorwaarden van het mobiele personeel in internationaal verkeer (zowel bestuurders als begeleiders) bepaalt.

Op Belgisch niveau is de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegondernemingen (DEVIS), die in de schoot van de FOD Mobiliteit opereert, bevoegd om de loon- en arbeidsvoorwaarden te controleren.

De vakbonden hebben niet ingestemd met het industrieel plan van B-Cargo. De meningsverschillen zijn groot: de meeste van de vooropgestelde maatregelen zijn in hun huidige vorm voor de werknemers niet aanvaardbaar.

De personeelsleden van de filialen van de NMBS werden zowel bij de NMBS als in de privésector geworven. In die filialen is er geen gemeenschappelijke sociale dialoog, in het bijzonder omdat die personeelsleden op contractuele basis werden aangeworven.

Het beslissingscentrum van Railion, oorspronkelijk een Nederlands bedrijf, ligt nu in Duitsland.

En 2004, le gouvernement wallon a délimité 34 zones d'activité économique. Certaines zones enregistrent de moins bons résultats parce que leur localisation n'a pas été bien choisie, notamment en ce qui concerne l'adéquation des zones à la logistique de transport existante.

M. Luc Piens (ACV) n'a aucune notion de l'emploi ni des conditions salariales et de travail dans le secteur privé; il semble qu'une concurrence loyale ne soit actuellement pas assurée. Seuls deux opérateurs ferroviaires privés sont établis en Belgique: Dillen & Lejeune Cargo NV, qui a été vendu dans l'intervalle, et Trainsport. Ces entreprises n'ont visiblement pas cherché à accéder à une plate-forme belge: elles ont opté pour le transport routier international. En Belgique, 6% seulement du volume de transport de marchandises par rail n'est pas effectué par B-Cargo.

L'orateur cite les partenaires sociaux dans le secteur du transport ferroviaire au niveau européen:

— la *Community of European Railway and Infrastructure Companies* (CER) est la fédération patronale;

— la *European Transport Workers' Federation* (ETF) représente les travailleurs.

La concertation sociale européenne a déjà débouché sur une directive, qui définit les conditions de travail du personnel mobile dans le cadre du transport international (tant des conducteurs que des accompagnateurs).

Au niveau belge, c'est le service Sécurité et interoperabilité des Chemins de fer (SSICF), opérant sous l'égide du SPF Mobilité, qui est habilité à contrôler les conditions salariales et de travail.

Les syndicats n'ont pas souscrit au plan industriel de B-Cargo. Les divergences de vues sont importantes: la plupart des mesures prévues sont inacceptables pour les travailleurs sous leur forme actuelle.

Les membres du personnel des filiales de la SNCB ont été recrutés tant à la SNCB que dans le secteur privé. Dans ces filiales, il n'y a pas de dialogue social commun, en particulier parce que ces membres du personnel ont été engagés sur une base contractuelle.

Le centre décisionnel de Railion, initialement une entreprise néerlandaise, est maintenant situé en Allemagne.

De heer Gérard Gelmini (ABVV) stelt dat de NMBS als werkgever ten aanzien van haar werknemers een rigide benadering aan de dag legt.

Sibelit heeft als doelstelling de nationale spoorwegondernemingen te laten samenwerken voor het vervoer over lange afstand, maar heeft te kampen met een dubbelzinnige houding van de partners: terwijl de NMBS een nauwe samenwerking aangaat met de SNCF, probeert ze tegelijkertijd prioritair in te zetten op de ontwikkeling van capaciteit in oostelijke richting, wat een samenwerkingverband met *Deutsche Bahn* impliceert.

Er is een overdracht aan de gang van marktaandeel van de publieke operator naar de private operatoren, waar tot nu toe door het ontbreken van één paritair comité niet dezelfde sociale voorwaarden gewaarborgd worden.

Uit onderzoek blijkt dat de externe kosten van het wegvervoer 4,5 maal groter zijn dan die van het spoorvervoer.

De spreker stelt dat het zogenaamde industrieel plan van B-Cargo in de strikte zin van het woord niet bestaat. Wel is er een plan om de sociale rechten van de werknemers steeds meer af te bouwen, dat tegen de wil van de werknemersvertegenwoordigers in ten uitvoer wordt gelegd. De strategie van de NMBS-directie bestaat erin om, wanneer zij er niet in slaagt de werknemers van haar plannen te overtuigen, onduidelijkheid te creëren om haar plannen toch te kunnen realiseren. Door het herstructureringsplan van 2005 is reeds 25 tot 30 % van de werkgelegenheid bij B-Cargo verloren gegaan.

De voorzitter,

François BELLOT

De rapporteur,

Roel DESEYN

M. Gérard Gelmini (ABVV) déclare que la SNCB, en tant qu'employeur, adopte une approche rigide à l'égard de ses travailleurs.

Sibelit a pour objectif de faire collaborer les entreprises ferroviaires nationales pour le transport sur des longues distances, mais doit face à une attitude ambiguë de la part de ses partenaires: alors que la SNCB entame une coopération étroite avec la SNCF, elle essaie en même temps de donner la priorité au développement de la capacité vers l'est, ce qui implique un accord de coopération avec la *Deutsche Bahn*.

Une part du marché est en train d'être transférée de l'opérateur public vers les opérateurs privés, qui ne garantissent pas, jusqu'à présent, les mêmes conditions sociales en raison de l'absence d'un seul comité paritaire.

Des études ont démontré que les coûts externes du transport routier sont 4,5 fois plus élevés que ceux du transport ferroviaire.

L'intervenant déclare que le soi-disant plan industriel de B-Cargo n'existe pas au sens strict du terme. Il existe par contre un plan visant à réduire de plus en plus les droits sociaux des travailleurs, qui est appliqué contre la volonté des représentants des travailleurs. La stratégie de la direction de la SNCB consiste, lorsqu'elle ne parvient pas à convaincre les travailleurs de souscrire à ses plans, de créer un flou pour pouvoir tout de même les réaliser. À la suite du plan de restructuration de 2005, 25 à 30 % des emplois chez B-Cargo ont déjà été supprimés.

Le rapporteur,

François BELLOT

Le président,

Roel DESEYN