

Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'alternative à la suppression des trains"

05.09 **Katrin Jadin**: Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, il y a deux semaines, lorsque je vous ai posé la question, la situation à laquelle on pouvait s'attendre était grave. Mais, finalement, le pire n'est pas survenu avec la décision du conseil d'administration de lundi. Il n'empêche que la situation est très grave.

Mes collègues l'ont déjà répété: sur 170 lignes qui risquent la fermeture par des mesures d'économies, 100 sont concernées en Région wallonne, dont de nombreuses dans la région de Verviers. Je crains aussi pour les usagers, les navetteurs et pour l'avenir des employés de la SNCB de ma région.

Ma question est simple: ces mesures d'économies et ces décisions prises sont-elles les plus judicieuses? Il faut savoir que la SNCB aurait pu décider d'autres moyens d'économie d'échelle; je pense entre autres aux dépenses de prestige à propos desquelles je vous ai interrogée à diverses reprises et au nombre d'engagements réalisés ces dernières semaines par les trois entreprises composant la SNCB.

Madame la ministre, la suppression des trains serait-elle vraiment l'unique solution qui permettra à la SNCB de réaliser des économies?

Surtout, quelles alternatives pourraient-elles être envisagées en concertation avec les Régions?

J'avoue que ce que nous avons appris aujourd'hui quant à la décision de la SRWT (Société régionale wallonne du transport) pour d'éventuelles suppressions de lignes desservies par les TEC ne nous rassure pas.

05.10 **Inge Vervotte**, ministre: Collega's, ik kom nu tot het antwoord op de andere, heel cruciale vragen. Het is een belangrijk debat waar wij voor staan. Het betreft een kwestie waarover wij zeker nog lang en veel zullen debatteren.

In mijn hoedanigheid van politica zou ik hier uiteraard liever aankondigen dat wij gratis biljetten zouden kunnen uitdelen. Jammer genoeg bevinden wij ons niet in een dergelijke situatie. De situatie is ernstig. Wij zullen de komende weken en maanden beslissingen moeten nemen die van een andere orde zijn.

De raad van bestuur van de NMBS keurde een herstructureringsplan goed. Op bedoeld plan kwam heel wat kritiek, waarop ik graag wat dieper wil ingaan.

Ten eerste, er is de kritiek dat wij eerst het eigen huis moeten opkuisen, waarbij heel veel naar de structuur wordt verwezen. Die kritiek is juist en voorspelbaar maar misschien ook enigszins te eenvoudig. Moeten wij het eigen huis opkuisen?

Ja, dat moeten wij doen. Ik ben daarom heel blij te lezen dat een en ander in de nota van de formateur is opgenomen. Er zullen ter zake inderdaad keuzes worden gemaakt.

Waarom is de opkuis nog niet gebeurd? Ze is nog niet gebeurd, omdat het onderhandelingen betreft die heel wat tijd in beslag nemen. De vorige onderhandelingen over de structuur hebben meer dan twee jaar geduurd. Uit respect voor de vakbondsonderhandelaars en voor het personeel kunnen de onderhandelingen in kwestie niet worden opgestart door iemand die misschien over een maand niet meer rond de onderhandelingstafel zit. Zulks kan ik het personeel en de vakbonden niet aandoen.

Echter, collega's, zelfs met de meest ideale en meest performante structuur zullen wij nog dergelijke vragen moeten durven stellen en beantwoorden.

Bovendien wil ik er ook op wijzen dat het grootste gedeelte van de besparingen door de NMBS Groep zelf wordt gedragen. Ze worden dus niet op de klant afgewenteld. Ten tweede, er is de kritiek dat wij aan de openbare missie van het spoor zouden raken en dat wij een gebrek aan mobiliteitsvisie zouden tonen.

Het is een evidentie dat onze openbare missie inhoudt dat er ook treinen rijden die niet kostendekkend zijn. Op bedoeld vlak mogen wij in België niet klagen. Immers, 60 % van onze treinen zijn niet kostendekkend, wanneer met de dotatie rekening wordt gehouden. Als wij de bedoelde dotatie zouden wegnemen, zijn welgeteld 35 op 3 800 treinen kostendekkend.

Kom mij dus niet vertellen dat wij niet uitgaan vaneen openbare missie en een openbare visie.

Immers, net het feit dat wij de genoemde dotatie geven en dat 60 % van onze treinen niet kostendekkend zijn, toont aan dat wij in België verder dan enkel en alleen het commerciële belang willen gaan. Wij vertrekken wel degelijk vanuit een openbare missie.

Ik begrijp ook niet dat mensen die zeggen dat ze van het milieu houden niet kritisch durven te zijn over bijna lege treinen wanneer er realistische en haalbare alternatieven zijn die de reistijd uiteraard niet substantieel verhogen. Ik denk dan aan treinen waar gemiddeld 14 personen op zitten en waarvan de kosten voor de energiefactuur alleen, dus niet voor het onderhoud, het personeel, het materieel en de veiligheid, niet eens gedekt zijn.

Wist u dat een trein met 40 reizigers een drempel vormt, waaronder de economische en ecologische kosten voor de bus en zelfs de auto lager zijn dan die van de trein?

We moeten ook stoppen met het hokjesdenken over de mobiliteit. De vraag naar mobiliteit groeit en zal alleen maar groter worden. We zullen geen andere keuze hebben dan mensen duidelijk te maken dat alleen een combinatie van meerdere vervoersmiddelen een oplossing voor deze uitdaging kan bieden.

Politici moeten de moed hebben om mensen te sturen in een mobiliteitsketen van verschillende vervoersmodi. Wie anders zegt, maakt de mensen iets wijs.

Ten derde, ik hoorde de kritiek dat een bus geen trein is en een trein geen bus. Ik denk dat dit de evidentie is. Daarom heb ik het standpunt ingenomen dat de NMBS een denkoefening kon aanvatten op basis van mobiliteitscriteria.

Ik som de criteria op. De alternatieven voor een trein moeten haalbaar en realistisch uitvoerbaar zijn. Er is de technische haalbaarheid op het vlak van de dienstenregeling. Ze moet rekening houden met de aansluitingstijden. Ze mogen de reistijd niet substantieel verhogen. Op geen enkele manier willen wij raken aan het recht op mobiliteit. Mensen moeten met het openbaar vervoer op werk en school geraken. Het moet overeenstemmen met de beheersovereenkomst.

Er mag slechts een maximaal aantal reizigers op de treinen zitten. Precies omdat met die criteria niet lichtzinnig is omgesprongen, bevat de uiteindelijke beslissing maar een beperkt percentage van deoorspronkelijke lijst.

Laat ons kijken naar wat daadwerkelijk is beslist. Ik wil het eerst hebben over de efficiëntiewinsten die het bedrijf intern, dus zelf, zoekt en niet afwentelt op de klant. Een besparing van 26 miljoen euro door lagere ICT-kosten, erelonen en consultancy. Een besparing van 36,6 miljoen euro door productiviteitsstijging bij de ateliers. Een besparing van bijna 10 miljoen euro door een selectief vervangingsbeleid bij de administratieve diensten. Zo zijn er nog veel maatregelen. Het grootste deel van de besparingen gebeurt dus intern.

Er zullen echter inderdaad ook treinen geschrapt worden. Het gaat om treinen waarvan de commerciële opbrengsten de factuur van de tractie-energie niet dekken, die niet meer dan 40 reizigers vervoeren, dit binnen de beheersovereenkomsten en

er moeten alternatieven voorhanden zijn. Wij hebben dus geen communautaire logica gehanteerd, we hebben wel economische criteria gehanteerd zoals ik ze daarnet geformuleerd heb. In totaal komen hiervoor 170 binnenlandse treinen in aanmerking, een vermindering van het aanbod in treinkilometers van maximaal 1,91 %. Maximum 2 800 reizigers zouden hierbij betrokken kunnen raken.

Dit zal pas ingaan vanaf december 2012, wat de NMBS ook de mogelijkheid biedt om alternatieven uit te dokteren. Daarover zijn heel wat vragen gesteld. De NMBS heeft in de beheersovereenkomst de mogelijkheid om in alternatieven te voorzien, door zelfs bussen en taxi's in te leggen, door te onderhandelen met andere vervoermaatschappijen of door naar de privésector te gaan. De NMBS heeft dus in de beheersovereenkomst de mogelijkheid om dat te doen. Ik heb daarnet ook mijn visie gegeven op wat volgens mij de criteria moeten zijn. Ik ga ervan uit – de NMBS is daarvan op de hoogte – dat men daar ook rekening mee houdt. Ik heb de lijst ontvangen en we zijn die nu systematisch aan het analyseren. Alternatieven kunnen immers bijvoorbeeld ook andere routes of andere treinen zijn die tien minuten later ter plaatse zijn. We zullen de analyse maken om te bekijken welke realistische alternatieven er zijn. Dat betekent niet dat we overal bussen of taxi's gaan inleggen, het is ook mogelijk dat er realistische alternatieven worden gevonden met betrekking tot de uurroosters.

Wat moet er nu verder gebeuren? De NMBS moethierover in dialoog gaan met de regionale aanbieders van openbaar vervoer maar ook met de vertegenwoordigers van de reizigers en met het personeel. De raad van bestuur heeft het management daar ook uitdrukkelijk instructie toe gegeven.

Collega's, we zouden ook kunnen gaan voor wat ik gemakkelijke keuzes noem, keuzes die niemand voelt en die niet direct zichtbaar zijn. We zouden bijvoorbeeld de groei van het reizigersvervoer kunnen afremmen of een aantal essentiële investeringen uitstellen of afvoeren. Dat is echt het laatste wat ik wil. Veiligheid en kwaliteit zijn als duidelijke prioriteiten naar voren geschoven. De belangrijke investeringen op dat vlak moeten doorgaan en zelfs versterkt worden.

Dat is de keuze die we moeten maken. Mijnheer de voorzitter, ik rond af. Ik heb alle begrip voor de reacties van de afgelopen dagen.

Niemand neemt zulke beslissingen voor zijn plezier. Het herstructureringsplan niet uitvoeren, kan voor mij echter geen optie zijn.

05.18 Katrin Jadin: Madame la ministre, vous vous en doutez, je ne suis pas satisfaite non plus de votre réponse, dans la mesure où je vous avais interrogée sur d'autres mesures d'économie possibles et qui n'auraient pas porté sur l'essence même de la SNCB, à savoir le transport des personnes, le service aux citoyens, un service public censé être le plus performant possible.

Nous aurons l'occasion, madame la ministre, même avant votre départ, de débattre à nouveau de cette problématique et d'examiner les raisons pour lesquelles d'autres mesures d'économie n'ont pu être réalisées autrement qu'en supprimant des lignes.

À l'instar de mes collègues, je tiens à rappeler l'importance de maintenir une correspondance durable en Communauté germanophone. Nombre de mes concitoyens utilisent quotidiennement ces lignes pour se rendre au travail.