

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1996-1997

24 JUIN 1997

Projet de loi portant confirmation des arrêtés royaux pris en application de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions, et de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité

(Article 2)

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR
MM. COENE ET HOTYAT

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs: MM. Hatry, président; Bock, Mme Bribosia-Picard, MM. Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Moens, Santkin, Mme Van der Wildt, M. Weyts et MM. Coene et Hotyat, rapporteurs.

2. Membres suppléants: Mmes Delcourt-Pêtre, Lizin et Willame-Boonen.

Voir:

Documents du Sénat:

1-660 - 1996/1997:

N° 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.

N° 2: Amendements.

N° 3: Rapport.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1996-1997

24 JUNI 1997

Wetsontwerp tot bekrachtiging van koninklijke besluiten genomen met toepassing van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie, van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels, en van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen

(Artikel 2)

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEREN COENE EN HOTYAT

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Hatry, voorzitter; Bock, mevrouw Bribosia-Picard, de heren Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Moens, Santkin, mevrouw Van der Wildt, de heer Weyts en de heren Coene en Hotyat, rapporteurs.

2. Plaatsvervangers : de dames Delcourt-Pêtre, Lizin en Willame-Boonen.

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1-660 - 1996/1997:

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Nr. 2: Amendementen.

Nr. 3: Rapport.

I. INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

Le président expose la double origine des discussions consacrées à la Régie des transports maritimes et dont le rapport, élaboré par la commission, est le fruit.

La commission des Finances et des Affaires économiques avait d'initiative entamé un débat sur les perspectives d'avenir de la Régie des transports maritimes à l'occasion de deux séances tenues respectivement les 13 et 27 novembre 1996, avec la participation du ministre des Transports. Les débats devaient être, avec l'accord du ministre, clôturés par un exposé du ministre des Transports, destiné à être présenté le 25 juin 1997, qui aurait permis à la commission d'être informée des opérations de clôture de l'activité de la R.T.M.

D'autre part, le projet de loi portant confirmation des arrêtés royaux pris en application de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions, et de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité a été évoqué le 11 juin 1997 par trois groupes de la majorité, la fin du délai d'examen de ce texte se situant au 11 août 1997, à savoir en pratique au début de novembre, durant la session parlementaire 1997-1998. L'article 2 du projet de loi concernant la R.T.M. a été renvoyé à la commission des Finances et des Affaires économiques. Aucun amendement, ni aucune demande de réunion pour traiter ce projet n'a été formulé par les auteurs de l'évocation ou par d'autres membres du Sénat jusqu'au 17 juin 1997, date à laquelle un sénateur a demandé l'urgence de l'examen sur base de la nécessité d'une confirmation des arrêtés qui devrait intervenir avant le 30 juin 1997, pour éviter leur caducité.

Il en a résulté une convocation anticipée de la commission qui s'est réunie le 20 juin 1997, en présence du ministre.

M. Coene avait été désigné comme rapporteur pour l'examen global du problème de la R.T.M. Étant donné son absence — avec excuse — à la réunion du 20 juin 1997, le président propose la désignation d'un deuxième rapporteur, le sénateur R. Hotyat, qui accepte.

Le président fait également remarquer que, compte tenu du fait que la date du 30 juin 1997 jouait un rôle clé dans la ratification desdits arrêtés prévus par le projet 660, le gouvernement eut dû réunir la Commission de concertation Chambre-

I. INLEIDING VAN DE VOORZITTER

De voorzitter licht de dubbele oorsprong toe van de besprekingen die aan de Regie voor Maritiem Transport werden gewijd en waarvan het door de commissie uitgebrachte verslag het resultaat is.

De commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden had uit eigen beweging het debat gehouden over de toekomstperspectieven van de Regie voor Maritiem Transport tijdens twee vergaderingen op 13 en 27 november 1996, waaraan de minister van Vervoer deelnam. In overleg met de minister werd besloten dat de debatten zouden worden afgesloten met een uiteenzetting door deze laatste op 25 juni 1997, waarbij hij de commissie op de hoogte zou brengen van het verloop van de afsluiting van de activiteiten van de RMT.

Anderzijds is het wetsontwerp tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten genomen met toepassing van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie, van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsels, en van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen op 11 juni 1997 door drie meerderheidsfracties geëvoceerd. Het einde van de onderzoekstermijn voor deze tekst valt op 11 augustus 1997, in praktijk betekent dat begin november, tijdens het parlementaire zittingsjaar 1997-1998. Artikel 2 van het wetsontwerp met betrekking tot de RMT werd overgezonden aan de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden. Noch de ondertekenaars van het verzoek tot evocatie, noch andere senatoren hebben amendementen ingediend of gevraagd om het ontwerp in commissie te behandelen. Pas op 17 juni 1997 heeft een senator om een dringend onderzoek gevraagd omdat bepaalde koninklijke besluiten moesten worden bekrachtigd vóór 30 juni 1997, zo niet zouden ze vervallen.

Op 20 juni 1997 is de commissie daarom vroegd samengekomen in aanwezigheid van de minister.

De heer Coene was aangewezen als rapporteur voor de behandeling van het RMT-dossier. Gezien zijn afwezigheid — met verontschuldiging — op de vergadering van 20 juni 1997 heeft de voorzitter de aanwijzing van een tweede rapporteur voorgesteld, senator R. Hotyat, die deze opdracht aanvaardde.

De voorzitter wijst er eveneens op dat, aangezien de datum 30 juni 1997 van cruciaal belang was voor de bekrachtiging van de koninklijke besluiten waarin ontwerp 660 voorzag, de regering de Overlegcommissie Kamer-Senaat had moeten samenroe-

Sénat avant le dépôt du projet, en vue de réduire la durée du délai d'évocation, afin de permettre la clôture de celle-ci avant le 30 juin 1997. Ceci ne fut pas fait, pas plus d'ailleurs que lors de la ratification de la première série d'arrêtés adoptés en vertu des lois-cadres.

Il a formulé le souhait, au bureau du Sénat, que pour la troisième série, le gouvernement tienne compte pour la procédure d'évocation de ce fait.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE SUR LA RÉGIE DES TRANSPORTS MARITIMES

Depuis plusieurs années, la R.T.M., dont l'activité relève pleinement du domaine concurrentiel, affichait, malgré divers plans de restructuration, des résultats déficitaires. Il fallait réagir énergiquement.

Le Gouvernement fédéral, conscient de cette situation, l'a précisé dans la déclaration gouvernementale de juin 1995.

La décision prise le 20 septembre 1996 par le Conseil des ministres d'approuver un plan de restructuration pour la R.T.M. constitue l'aboutissement de cette démarche.

Le ministre dit qu'il fallait traiter ce dossier au travers d'un triple aspect :

- le développement économique de la région ostendaise;
- l'aspect social des solutions à trouver pour le personnel;
- le respect des contraintes qui pèsent sur nos finances publiques.

Il a déjà eu l'occasion de dire qu'il était convaincu que la solution adoptée le 20 septembre rencontrait fondamentalement ces trois objectifs.

Il voudrait aujourd'hui faire part des progrès réalisés en ce qui concerne le volet social et le volet économique du plan. Pour le volet budgétaire, il se bornera à signaler qu'un projet d'arrêté royal pris en exécution de la loi cadre « Union économique et monétaire » prévoit l'entrée en fonction, en principe au 1^{er} mars 1997, d'un collège de liquidateurs.

Ce collège aura pour objectif de clôturer la liquidation dans le courant du premier semestre de 1999 avec transfert des droits et obligations résiduels à l'État. Pendant la période de liquidation le ministre continuera d'assurer la responsabilité du personnel. Les agents qui n'auront pas été transférés à d'autres

pen vóór de indiening van dit ontwerp, zodat de evocatietermijn kon worden ingekort en afgesloten vóór 30 juni 1997. Dat is niet gebeurd, evenmin trouwens als bij de bekrachtiging van de eerste reeks besluiten die zijn goedgekeurd ingevolge de kaderwetten.

De voorzitter heeft in het bureau van de Senaat erop aangedrongen dat de regering bij de derde reeks besluiten met deze opmerkingen rekening zou houden met het oog op de evocatieprocedure.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER OVER DE REGIE VOOR MARIETIEM TRANSPORT

Sinds verschillende jaren vertoont de RMT, waarvan de activiteit volledig behoort tot het domein waar de concurrentie speelt, een deficitair resultaat, en dit ondanks verscheidene herstructureringsplannen. Er diende energiek te worden opgetreden.

Zich bewust zijnde van de toestand, heeft de federale regering dit in haar regeringsverklaring van juni 1995 duidelijk gesteld.

De op 20 september 1996 door de Ministerraad genomen beslissing om voor de RMT een herstructureringsplan goed te keuren, is hiervan het gevolg.

De minister heeft steeds gezegd dat het dossier op een driedelige manier benaderd diende te worden :

- de economische ontwikkeling van de Oostendse regio;
- het sociaal aspect van de oplossingen voor het personeel;
- rekening houden met de druk op de openbare financiën.

Hij heeft reeds de gelegenheid gehad te zeggen dat hij ervan overtuigd is dat de op 20 september aangenomen oplossing fundamenteel tegemoetkomt aan deze drie doelstellingen.

Vandaag wil hij belichten welke vooruitgang reeds is gemaakt met betrekking tot het sociale en het economische onderdeel van het plan. Wat het budgettaire onderdeel betreft, wil hij er enkel op wijzen dat een ontwerp van koninklijk besluit, genomen ter uitvoering van de kaderwet « Economische en Monetaire Unie », bepaalt dat een college van vereffenaars in principe op 1 maart 1997 zal aantreden.

Dit college heeft tot taak de vereffening af te sluiten in de loop van het eerste semester van 1999. Op dat ogenblik zullen de resterende rechten en plichten overgedragen worden aan de Staat. Tijdens de vereffeningperiode blijft de minister van Vervoer wel bevoegd inzake het personeelsbeheer. De personeels-

services publics au 1^{er} janvier 1999 seront transférés sur un cadre spécifique au ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Ce même arrêté prévoit aussi le relèvement du plafond d'emprunt garanti par l'État (de 12 milliards à 15 milliards) pour assurer temporairement le financement de la liquidation.

Quelques mots sur le volet économique.

L'arrêté que le ministre vient d'évoquer prévoit la possibilité de détacher des agents statutaires auprès de la nouvelle société de passagers. Il règle aussi la durée du travail des navigants et la sécurité sociale des navigants contractuels.

Les navires de la nouvelle compagnie battront pavillon luxembourgeois. Il est maintenant acquis :

- a) que deux *fast ferries* seront disponibles dès le 1^{er} mars 1997;
- b) qu'un bateau classique sera également aligné.

Ce dernier sera exploité ordinairement comme bateau de fret accompagné. Dans cette configuration, il pourra accueillir 300 passagers. En période de haute saison ou lorsque les conditions de mer interdisent aux catamarans de sortir du port, ce navire pourra accueillir jusqu'à 1 100 passagers ainsi que du fret.

La modification apportée à la configuration de la flotte a des répercussions sur la composition du personnel provenant de la R.T.M. et de ses sous-traitants que la nouvelle société Holyman-Sally se propose d'engager.

L'effectif global est passé de 324 à 331, dont 263 navigants et 68 personnes à quai, parmi lesquelles 13 pour le fret.

La situation a évolué dans un sens positif, en ce qui concerne les divers aspects du volet social.

Le ministre évoquera d'abord la question du sort prévu pour les 902 statutaires et les 444 contractuels de la R.T.M., en faisant la comparaison avec la situation envisagée au 20 septembre 1996 :

- 212 agents devraient trouver un emploi dans la nouvelle compagnie (gain 5);
- 187 iraient à la Région flamande pour le Service pilotage;

leden die op 1 januari 1999 nog niet zijn overgeplaatst naar andere openbare diensten, zullen worden overgeplaatst naar een specifieke formatie bij het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Hetzelfde besluit voorziet ook in de verhoging van het door de Staat gewaarborgde leningsplafond (van 12 miljard frank naar 15 miljard frank) teneinde de financiering van de vereffening tijdelijk op te vangen.

Een paar woorden over het economische onderdeel.

Het hierboven bedoelde maakt het mogelijk om statutair personeel van de RMT over te plaatsen naar de nieuwe maatschappij voor passagiersvervoer. Ook regelt het besluit de arbeidsduur van het varend personeel en het sociale-zekerheidsstelsel van het contractueel varend personeel.

De schepen van de nieuwe maatschappij zullen onder Luxemburgse vlag varen. Er staat nu reeds vast :

- a) dat vanaf 1 maart 1997 twee *fast ferries* beschikbaar zullen zijn;
- b) dat ook een klassiek vaartuig zal worden ingezet.

Dat laatste schip zal gebruikt worden voor begeleid vrachtvervoer. In deze configuratie kan het schip 300 passagiers vervoeren. Tijdens het hoogseizoen of wanneer de catamarans niet kunnen uitvaren vanwege de weersomstandigheden, kan dit vaartuig naast de vracht 1 100 passagiers vervoeren.

De wijziging van de vlootconfiguratie heeft gevolgen voor de samenstelling van het personeel van de RMT en haar onderaannemers dat de nieuwe maatschappij Holyman-Sally wil aanwerven.

Het totale aantal personeelsleden is toegenomen van 324 tot 331. 263 onder hen behoren tot het varende personeel en 68 tot het kaaipersoneel, van wie 13 personen worden ingeschakeld voor het vrachtvervoer.

Wat de verschillende aspecten van het sociale onderdeel betreft, ontwikkelt de situatie zich in gunstige zin.

De minister wil het eerst hebben over de maatregelen die genomen zijn voor de 902 statutaire en de 444 contractuele personeelsleden van de RMT, waarbij hij een vergelijking maakt met de verwachtingen op 20 september 1996 :

- 212 personeelsleden zouden werk moeten vinden bij de nieuwe maatschappij (winst 5);
- 187 gaan naar de loodsdienst van de Vlaamse Gemeenschap;

— les besoins de la clôture des actifs mobiliseront pour une durée variable 100 agents, dont 65 pour la garde et l'entretien des navires (gain 32); la plupart de ces agents seront choisis parmi ceux qui pourront prendre un congé préalable à la pension, dès qu'ils atteindront 55 ans; le gain est de 25 si l'on ne considère que les agents ne bénéficiant pas de cette possibilité de congé;

— le port d'Ostende va utiliser les services de 35 agents (gain 35);

— les projets spécifiques de mobilité toucheront au moins 293 agents au lieu de 208 (gain 85) grâce à la fixation de l'effectif pour le projet de lutte contre la criminalité dans les communes de la côte, au renforcement de la cellule de mobilité de la fonction publique et à l'accroissement de l'effectif accueilli par la gendarmerie;

— 10 emplois seront offerts par l'aéroport d'Ostende.

Le nombre d'emplois à procurer par des mesures générales est donc passé de 334 à 174.

La possibilité est également prévue que des communes puissent faire appel à des agents statutaires R.T.M.

Pour les statutaires, la très grosse majorité des emplois sont offerts à proximité d'Ostende (94%); pour les contractuels, 61% des emplois offerts sont localisés dans la zone Ostende/Bruges.

Il faut être conscient que ce tableau repose sur des hypothèses quant aux choix qu'effectueront les agents et qu'il faut donc rester prudent quant aux résultats effectifs. Le principe consistant à offrir un emploi à chacun des agents de la R.T.M. sera en tout état de cause respecté.

Des contacts ont été pris avec la Fonction publique et le Budget pour assurer l'application des mesures générales.

Les inspecteurs des Finances ont été mobilisés pour assurer le contrôle effectif du respect de la priorité accordée aux agents de la R.T.M. sur les emplois vacants de statutaires et sur les postes vacants de contractuels pour besoins exceptionnels et temporaires.

Une convention a été conclue avec le V.D.A.B. pour informer le personnel de la R.T.M. et de ses sous-traitants des possibilités d'emplois offertes, grâce à des présentations collectives et des entretiens individuels. Ces derniers, qui concernent 1 700 personnes, ont commencé le 12 novembre et se termineront le 30 novembre. La mission que la V.D.A.B.

— 100 personeelsleden zullen voor een bepaalde periode worden ingeschakeld bij de afsluiting van de activiteiten, van wie 65 voor de bewaking en het onderhoud van de schepen (winst 32); deze personeelsleden zullen vooral worden gekozen onder hen die, zodra ze 55 worden, verlof voorafgaand aan de pensionering kunnen nemen; als men hen buiten beschouwing laat, zijn slechts 25 arbeidsplaatsen gewonnen;

— de haven van Oostende zal 35 personeelsleden tewerkstellen (winst 35);

— de specifieke mobiliteitsprojecten zullen een oplossing bieden voor 293 in plaats van 208 personeelsleden (winst 85): dit gunstige resultaat is het gevolg van de vaststelling van het aantal personeelsleden die nodig zijn in het project strijd tegen de criminaliteit in de kustgemeenten, de versterking van de mobiliteitscel van het openbaar ambt en de toename van het aantal personeelsleden dat bij de rijks-wacht terecht kan;

— de luchthaven van Oostende heeft werk voor 10 personeelsleden.

Het aantal banen dat moet worden gecreëerd op basis van algemene maatregelen is dus van 334 naar 174 gedaald.

Daarnaast kunnen ook de gemeenten een beroep doen op de statutaire personeelsleden van de RMT.

Voor de statutaire personeelsleden werd in 94% van de gevallen een baan gevonden in de buurt van Oostende; voor de contractuelen werd in 61% van de gevallen een baan gevonden in de zone Oostende/Brugge.

Men moet er zich wel bewust van zijn dat deze tabel berust op hypothesen wat de keuze betreft die door de personeelsleden zal worden gedaan. Men dient dus voorzichtig te zijn aangaande het definitief resultaat.

Er werden reeds contacten gelegd met Ambtenarenzaken en met Begroting om de toepassing van de algemene maatregelen te verzekeren.

De inspecteurs van Financiën werden gemobiliseerd om de daadwerkelijke controle uit te oefenen over de voorrang die aan de personeelsleden van de RMT wordt gegeven voor openstaande statutaire betrekkingen en voor vacante contractuele betrekkingen voor uitzonderlijke en tijdelijke behoeften.

Met de VDAB werd overeengekomen dat het personeel van de RMT en haar onderaannemers door middel van gemeenschappelijke presentaties en individuele gesprekken op de hoogte zou worden gehouden van de mogelijke werkaanbiedingen. De individuele gesprekken met de 1 700 personeelsleden zijn begonnen op 12 november en zullen eindigen op

effectue pour l'État est un travail de présélection (qui souhaite quel emploi pour lequel il est qualifié). La nouvelle société a également chargé le V.D.A.B. d'opérer pour son compte la sélection pour les emplois subalternes (qui choisir pour tel poste).

En ce qui concerne les mesures de fin de carrière du personnel R.T.M., le ministre évoquera :

1. Le congé préalable à la mise à la retraite à 55 ans pour les statutaires.

Des négociations ont été menées avec les syndicats R.T.M. sur la méthode de calcul et sur la base à tenir en compte pour le calcul du traitement de remplacement.

Les discussions ont fortement avancé à un point que les bénéficiaires potentiels ont déjà reçu des simulations de calcul.

2. La prépension pour les contractuels R.T.M.

Des négociations sont en cours avec les syndicats afin de conclure une convention sur la prépension des contractuels R.T.M. à partir de 52 ans.

Les discussions sont momentanément suspendues vu les négociations avec C.I.W.L.T.

Quelques mots sur ces dernières.

Depuis le 20 septembre, les syndicats C.I.W.L.T. ont déclenché deux mouvements de grève (3 jours au total). Des contacts entre le cabinet du ministre et la C.I.W.L.T. ont permis le déblocage et le démarrage des négociations, dont on espère l'aboutissement bientôt.

Les points essentiels de la négociation sont :

- l'instauration d'un régime de prépension à l'âge de 50 ans;
- une discussion sur la durée du préavis de certaines catégories de travailleurs;
- l'octroi éventuel d'un complément au chômage pour une période limitée.

Dans les prochains jours devront commencer les discussions entre la direction de la nouvelle entreprise et les syndicats en ce qui concerne les conditions de travail et de salaire dans la nouvelle entreprise.

Ceci devra permettre la sélection des agents R.T.M. voulant passer dans la nouvelle entreprise et donc le démarrage de la nouvelle entreprise le 1^{er} mars 1997.

Le démarrage effectif de la nouvelle entreprise qui paraît vital pour le développement d'Ostende,

30 november. De Staat heeft de VDAB belast met de preselectie (wie wil welke baan en op basis van welke kwalificaties). Ook de nieuwe maatschappij heeft de VDAB belast met de selectie voor de ondergeschikte banen (keuze van een specifiek persoon voor een specifieke baan).

Wat de eindeloopbaanmaatregelen betreft, vermeldt de minister :

1. Het verlof voorafgaande aan de pensionering op 55 jaar voor de statutaire personeelsleden

Met de vakbonden van de RMT is onderhandeld over de berekeningswijze en de basis van de vervangingswedde.

De besprekingen zijn zover gevorderd dat de betrokken personen al een fictieve berekening hebben ontvangen.

2. Brugpensioen voor de contractuele personeelsleden van de RMT

Momenteel wordt met de vakbonden onderhandeld over een overeenkomst die het brugpensioen voor de contractuele personeelsleden van de RMT mogelijk maakt vanaf 52 jaar.

De besprekingen zijn tijdelijk opgeschort aangezien momenteel met CIWLT wordt onderhandeld.

Een paar woorden daarover.

Sinds 20 september 1996 hebben de CIWLT-vakbonden twee stakingsacties gelanceerd (3 dagen in totaal). Na contacten tussen het kabinet van de minister van Vervoer en CIWLT is men uit de impasse geraakt en zijn de onderhandelingen hervat, zodat een spoedige afronding in het vooruitzicht ligt.

De essentiële punten in de onderhandeling zijn :

- instelling van een brugpensioen vanaf de leeftijd van 50 jaar;
- bespreking over de duur van de opzeggingsperiode voor bepaalde categorieën van werknemers;
- mogelijke toekenning van een toeslag bij de werkloosheidsuitkeringen voor een beperkte termijn.

In de komende dagen zouden besprekingen moeten beginnen tussen de directie van het nieuwe bedrijf en de vakbonden omtrent de arbeidsvoorwaarden en de lonen.

Dit zou de selectie mogelijk moeten maken van de personeelsleden van de RMT die naar het nieuwe bedrijf willen overstappen en bijgevolg de start ervan op 1 maart 1997.

De komende weken wil de minister ervoor zorgen dat het nieuwe bedrijf, dat van cruciaal belang is

l'engagement effectif par celle-ci du personnel prévu et la concrétisation des mesures de réengagement et de mobilité sont les objectifs que le ministre s'assigne pour les semaines à venir.

Avec l'appui de ses collègues et la collaboration des rouages de l'État concernés, il est convaincu de pouvoir mener à son terme, dans l'ordre, ce très délicat dossier.

III. ÉCHANGE DE VUES

Un membre constate que la manière dont le gouvernement a réglé le problème de la R.T.M. n'est certainement pas un modèle d'efficacité.

Certes, le ministre peut difficilement être tenu pour responsable de toute l'évolution de cette situation qui existe déjà depuis un certain nombre d'années.

Mais il ne fallait pas être un voyant extra-lucide pour constater, en 1994, que la R.T.M. n'était plus viable.

En effet, elle avait déjà fait l'objet d'audits de Team Consult en 1992 et de l'inspection des Finances en 1993. En 1994, Coopers and Lybrand a également procédé à un audit de l'entreprise.

De ces diverses études il ressortait, déjà à ce moment, que la R.T.M. n'était plus capable de poursuivre ses activités. Et l'État aurait pu économiser une bonne dizaine de milliards de l'argent des contribuables, s'il avait eu le courage d'affronter immédiatement la situation et de prendre à ce moment-là les mesures qu'il prend aujourd'hui.

Ce qui étonne également l'intervenant, et ici la responsabilité du ministre est bien engagée, c'est que, malgré ces différentes études, lorsqu'il est entré au gouvernement, le ministre a apparemment encore estimé nécessaire de demander à une sorte de consultant de procéder à une étude supplémentaire sur la problématique de la R.T.M.

Ensuite, il a désigné un manager de crise, afin d'établir un plan de restructuration.

Il en résulte la perte de plusieurs années qui coûtent au moins dix milliards de francs au contribuable. Il s'agit là d'une gestion d'une rare inefficacité.

Il est clair qu'il s'agit d'un opportunisme politique dans le chef de certains membres du gouvernement de ne pas arriver à une solution rapide, mais au contraire de tirer l'affaire en longueur pour n'arriver à la liquidation finale qu'en 1999.

Dans l'exposé que vient de faire le ministre, l'intervenant n'a pas trouvé le moindre argument pouvant justifier le fait que l'agonie de la Régie doive encore durer deux ans.

voor de ontwikkeling van Oostende, daadwerkelijk opstart. Verder wil hij erop toezien dat deze onderneming de overeengekomen personeelsaantallen ook effectief aanwerft en dat de wederaanwervings- en mobiliteitsmaatregelen in praktijk worden omgezet.

Hij is ervan overtuigd dat hij dit delicate dossier met de steun van zijn collega's en de medewerking van andere overheidsdiensten tot een goed einde kan brengen.

III. GEDACHTEWISSELING

Een lid stelt vast dat de manier waarop de regering het probleem van de RMT opgelost heeft, zeker geen voorbeeld van efficiëntie is.

De minister kan weliswaar moeilijk verantwoordelijk worden geacht voor een toestand die al jaren aansleept.

Men hoefde toch niet helderziende te zijn om al in 1994 vast te stellen dat de RMT niet meer levensvatbaar was.

Er waren reeds audits verricht door Team Consult in 1992 en door de Inspectie van Financiën in 1993. In 1994 heeft Coopers and Lybrand de onderneming eveneens aan een audit onderworpen.

Uit deze verschillende studies bleek toen al dat de RMT niet meer in staat was om haar activiteiten voort te zetten. En de Staat had een dikke tien miljard belastinggeld kunnen besparen indien hij de moed had opgebracht om de toestand onder ogen te zien en om op dat ogenblik de maatregelen te nemen die nu worden genomen.

Wat spreker eveneens verbaast, en hier is de minister wel verantwoordelijk voor, is dat hij het, ondanks de verschillende studies, bij zijn aantreden nog nodig geacht heeft een soort consultant te belasten met een bijkomende studie over de problematiek van de RMT.

Ten slotte heeft hij een crisismanager benoemd om een herstructureringsplan op te stellen.

Daardoor zijn verschillende jaren verloren gegaan hetgeen de belastingbetaler minstens tien miljard gekost heeft. Het gaat hier om een zeldzaam staaltje van inefficiënt beheer.

Het heeft duidelijk te maken met politiek opportunisme bij een aantal leden van de regering dat men niet tot een snelle oplossing komt maar integendeel de zaak laat aanslepen tot de uiteindelijke vereffening die pas in 1999 plaatsvindt.

In de uiteenzetting die de minister gegeven heeft, heeft spreker niet het minste argument gevonden om het feit te rechtvaardigen dat de doodstrijd van de Regie nog twee jaar duurt.

Pourquoi cette situation ne peut-elle trouver un règlement définitif immédiatement, de sorte qu'on puisse entamer de nouvelles activités sans continuer à pomper de l'argent pour combler les pertes d'une entreprise mourante ?

Il répète que cette manière de régler des problèmes est totalement inefficace, et qu'on retrouve typiquement là la façon dont le présent gouvernement gère toute une série de dossiers, c'est-à-dire de maintenir en vie d'anciennes industries sur le déclin, de sorte qu'il ne reste plus de crédits disponibles pour entreprendre de nouvelles activités.

On met donc sur pied un plan dit de restructuration, qui, si on l'examine attentivement, se base finalement sur le même canevas que l'accord social que le ministre a conclu avec la S.N.C.B., c'est-à-dire que tous les engagements viennent de l'État. Par contre, la partie adverse a finalement pris très peu d'engagements, et leurs réalisation est très hypothétique.

D'autant plus que le gouvernement semble ne disposer d'aucun moyen de pression pour exiger la réalisation des contreparties que les investisseurs privés auraient promises.

Que reçoit-on donc aujourd'hui ? Un dossier dans lequel la solution du problème financier est repoussée à 1999, de sorte qu'il appartiendra à un autre ministre de faire le sale travail.

L'intervenant se pose de grandes questions quant à l'avenir de la période intermédiaire.

En effet, le ministre déclare qu'il a garanti l'emploi de 324 personnes. Mais il a cependant admis qu'elles doivent naturellement répondre aux besoins de l'entreprise. Il se peut donc qu'un très petit nombre, seulement, des 324 employés de l'entreprise actuelle, soit réaffecté.

D'autre part, l'intervenant a lu dans la presse que la plupart des employés de la R.T.M. montrent particulièrement peu d'intérêt à être repris dans la nouvelle entreprise et il n'est sans doute pas question de les y forcer.

Il n'est donc pas impossible que le ministre doive finalement prendre en charge la quasi totalité des 324 travailleurs de la Régie, ce qui, si les informations de l'intervenant sont exactes, reviendra à quelque 4 milliards de supplément au coût estimé de l'actuelle opération.

À propos du coût de toute cette opération, le ministre se montre d'ailleurs plutôt avare d'informations.

Encore une fois, il ne s'agit pas ici d'un exemple de transparence en ce qui concerne les engagements du gouvernement, tant sur le plan financier que sur le plan social.

Waarom kan deze toestand niet onmiddellijk en definitief opgelost worden zodat men nog andere activiteiten kan aanvangen en geen geld meer in een stervende onderneming gepompt wordt om de verliezen aan te vullen ?

Hij herhaalt dat deze manier om de zaken op te lossen totaal inefficiënt is en dat dit typisch is voor de wijze waarop deze regering een hele reeks dossiers beheert: oude aftakelende industrieën worden in leven gehouden zodat er geen geld meer overblijft om nieuwe activiteiten te ondernemen.

Men zet dus een zogenaamd herstructureringsplan op het getouw dat bij nader inzicht uiteindelijk gebaseerd is op hetzelfde stramien als het sociaal akkoord dat de minister met de NMBS heeft gesloten en waarbij alle verbintenissen van de Staat komen. De tegenpartij heeft daarentegen uiteindelijk zeer weinig verbintenissen op zich genomen en de uitvoering daarvan is erg hypothetisch.

De regering blijkt bovendien over geen enkel presiemiddel te beschikken om de uitvoering af te dwingen van tegenprestaties die de particuliere investeerders beloofd zouden hebben.

Wat krijgt men dus vandaag ? Een dossier waarin de oplossing van het financiële probleem verschoven wordt naar 1999 zodat een andere minister dit vuile werkje zal moeten opknappen.

Spreker plaatst grote vraagtekens bij wat er na de tussenperiode zal gebeuren.

De minister verklaart immers dat hij 324 personen een baan gewaarborgd heeft. Hij heeft echter toegegeven dat die personen natuurlijk moeten voldoen aan de behoeften van de onderneming. Het is dus mogelijk dat slechts een zeer klein gedeelte van de 324 werknemers van het huidige bedrijf opnieuw in dienst worden genomen.

Anderzijds heeft spreker in de pers gelezen dat de meeste werknemers van de RMT bijzonder weinig belangstelling tonen om door de nieuwe onderneming overgenomen te worden en dat er wellicht geen sprake van is hen daartoe te dwingen.

Het is dus niet onmogelijk dat de minister uiteindelijk bijna alle 324 werknemers van de RMT zal moeten overnemen, hetgeen, indien spreker goed is ingelicht, zowat 4 miljard bijkomende kosten zal meebrengen ten opzichte van de huidige ramingen van de operatie.

De minister is trouwens nogal karig met informatie over de kostprijs van heel de operatie.

Er zij herhaald dat de verbintenissen van de regering geen voorbeeld van transparantie vormen, noch wat de financiële noch wat de sociale kant van de zaak betreft.

Premièrement, dans la mesure où le personnel statutaire de la Régie sera réaffecté, le ministre va payer la différence de salaire.

Ici aussi la situation peut évoluer de manière imprévue. En effet, cette différence de salaire n'est pas négligeable (c'est d'ailleurs une des raisons qui ont empêché la Régie de survivre), car durant une bonne dizaine d'années certainement, le gouvernement va devoir remplir cette obligation à charge du budget des transports.

Deuxièmement, les pertes de 1997 et 1998, dont on peut difficilement apprécier si les montants prévus sont réalistes, sont estimées à plus ou moins 2 milliards par an, pour permettre la poursuite de l'activité de la Régie.

A quoi cela sert-il, finalement ?

Troisièmement, les prépensions du personnel statutaire ont fait l'objet d'un règlement particulier, puisque durant la période d'attente, les intéressés recevront 80% de leur salaire, auxquels s'ajoutent des primes et des indemnités dont on sait qu'elles s'élèvent à environ 30% du salaire net. Ce qui fait qu'ils toucheront 110% de leur salaire pour ne rien faire. Ici encore, il s'agit de frais supplémentaire dont on ne trouve nulle part l'estimation.

Quatrièmement, s'ajoutent à cela les frais de la liquidation, qui sont tout sauf clairs.

L'intervenant rappelle que le «Prince Philippe» a coûté 4 milliards et demi à l'État et que sa valeur actuelle, dans les conditions les plus favorables, n'atteindrait que 2 milliards et demi, ce qui ajoute encore 2 milliards au coût total de l'opération, déjà estimé, au départ, à une bonne dizaine de milliards.

En conclusion, on est en train de créer une perte financière gigantesque, afin, par opportunisme politique, d'assurer une mort douce à la R.T.M.

Pour terminer, en ce qui concerne le dernier élément évoqué par le ministre, à savoir les obligations des nouveaux investisseurs, l'intervenant constate qu'elles existent peut-être en théorie, mais qu'en pratique, elles sont loin d'être claires;

On prévoit que le 1^{er} mars 1997, les nouveaux navires des investisseurs seront mis en circulation. Que fera le ministre si ce n'est pas le cas ?

Si les investisseurs privés devaient alors se retirer, que fera le ministre de ce qui reste de la R.T.M. ? La remettre en activité ou poursuivre sa liquidation ?

Dans cette hypothèse, comment le ministre résoudra-t-il la problématique de l'emploi ?

Op de eerste plaats zal de regering het loonverschil betalen indien het statutair personeel van de Regie opnieuw in dienst wordt genomen.

Ook hier kan de toestand onverwachte wendingen nemen. Dit loonverschil is immers niet verwaarloosbaar (dat is trouwens een van de redenen die de Regie verhinderd hebben te overleven) want zeker gedurende een tiental jaren zal de regering deze verplichting moeten nakomen ten laste van de begroting van Verkeer.

Op de tweede plaats worden de verliezen van 1997 en 1998 op min of meer 2 miljard per jaar geraamd. Het is moeilijk na te gaan of deze bedragen, die de Regie in staat moeten stellen haar activiteiten voort te zetten, realistisch zijn.

Waar toe dient dat uiteindelijk ?

Op de derde plaats zijn de brugpensioenen van het statutair personeel op een bijzondere wijze geregeld, aangezien de betrokkenen gedurende de wachtperiode 80% van hun loon krijgen, plus premies en vergoedingen die, zoals men weet, ongeveer 30% van hun nettoloon bedragen. Hierdoor krijgen ze 110% van hun loon om niets te doen. Ook dat zijn bijkomende kosten die men nergens in de ramingen terugvindt.

Ten vierde komen daar nog de kosten van de vereffening bij, die allesbehalve duidelijk zijn.

Spreker merkt op dat de «Prins Filip» de Staat 4,5 miljard gekost heeft en dat de huidige waarde in de meest gunstige omstandigheden slechts 2,5 miljard frank zou halen, hetgeen de totale kostprijs van de operatie, die aanvankelijk reeds op een dikke tien miljard frank geraamd werd, nog met 2 miljard doet stijgen.

Men kan besluiten dat men bezig is een reusachtig financieel verlies op te bouwen om de RMT, uit politiek opportunisme, een zachte dood te laten sterven.

Met betrekking tot het laatste element dat de minister aangeraakt heeft, namelijk de verbintenissen van de nieuwe investeerders, stelt spreker tot slot vast dat deze misschien in theorie bestaan maar dat ze in de praktijk verre van duidelijk zijn.

Er is voorzien dat de nieuwe schepen van de investeerders op 1 maart 1997 reeds in gebruik worden genomen. Wat zal de minister doen indien dit niet zo is ?

Wat zal de minister met de restanten van de RMT aanvangen indien de particuliere investeerders zich zouden terugtrekken ? De Regie opnieuw opstarten of de vereffening voortzetten ?

Hoe zal de minister de werkgelegenheidsproblematiek in dat geval oplossen ?

Le dossier qui nous a été communiqué suscite encore un bon nombre de questions auxquelles le ministre donne peu de réponses et il ne contient que des éléments très vagues quant aux engagements de l'État dans cette affaire.

Tout ceci aurait pu être évité si on avait eu le courage, en 1994, de prendre la décision de mettre fin aux activités de la Régie.

Personne ne nie qu'il s'agisse d'une difficile et douloureuse opération, mais cela aurait permis d'utiliser ces milliards à entreprendre de nouvelles activités dans la région d'Ostende. Il est certain que cela aurait permis de créer plus que 324 emplois.

La solution actuelle crée un trou gigantesque qui va obérer le budget même après 1999, ne fût-ce que par le coût de l'accompagnement social.

Une opération de plus de 10 milliards qui ne permet que la création d'à peine 324 emplois ne peut être considérée comme positive.

L'intervenant déclare qu'il peut difficilement comprendre l'optimisme et l'euphorie du ministre à propos de cette opération.

Comment peut-il se dire particulièrement satisfait de la solution apportée à cette situation, n'importe qui, ayant une telle somme à sa disposition, en aurait trouvé une meilleure.

Il craint qu'au cours des prochaines années nous ayons encore de mauvaises surprises lorsque se préciseront les implications financières auxquelles un prochain gouvernement sera confronté et qu'il devra résoudre.

Pour terminer, l'intervenant insiste auprès du ministre pour savoir ce qu'il fera si les investisseurs ne tiennent pas leurs engagements.

Une commissaire ne se voulant pas aussi critique et pessimiste que le précédent intervenant, félicite le ministre pour les efforts qu'il fait pour limiter les dégâts de cette liquidation, notamment sur le plan social et, espérons-le, aussi sur le plan financier.

À propos de la réaffectation du personnel statutaire de la R.T.M., l'intervenante voudrait savoir quelle est actuellement la part réservée aux dépenses de personnel dans le budget de la Régie.

En réaffectant le personnel, ne déplacera-t-on pas le problème vers d'autres secteurs de la fonction publique ?

Ou bien le réaffectera-t-on dans des secteurs où il y a une réelle demande ?

Un autre membre pense personnellement que les traitements réservés, d'une part à la S.N.C.B., et

Dit dossier roept nog tal van vragen op waarop de minister nauwelijks heeft geantwoord. Ook bevat dat niet meer dan een aantal algemeenheden over de verbintenissen van de Staat op dit punt.

Dat alles was te voorkomen indien men in 1994 de moed had opgebracht te beslissen de activiteiten van de Regie stop te zetten.

Iedereen is ervan overtuigd dat het een moeilijke en pijnlijke stap is doch men had die miljarden kunnen aanwenden om nieuwe activiteiten op te starten in de streek van Oostende. Vast staat dat men daarmee meer dan 324 banen had kunnen scheppen.

De thans voorgestelde oplossing scheidt een reusachtig tekort dat zelfs na 1999 het budget zal blijven bezwaren alleen al door de kosten van de sociale begeleidingsmaatregelen.

Een initiatief dat meer dan 10 miljard opslorpt en nauwelijks 324 nieuwe banen scheidt, valt moeilijk als positief te beschouwen.

Spreker verklaart dat hij moeite heeft het optimisme en de euforie van de minister op dat punt te delen.

Hoe kan deze laatste beweren dat de voorgestelde oplossing hem zoveel voldoening schenkt aangezien wie dan ook met een dergelijk bedrag tot een betere oplossing gekomen zou zijn.

Spreker zegt te vrezen dat wij tijdens de volgende jaren nog voor tal van onaangename verrassingen zullen komen te staan wanneer duidelijk wordt wat precies de financiële gevolgen zijn die een volgende regering voorgeschoteld zal krijgen en zal moeten oplossen.

Tot slot vraagt spreker met aandrang aan de minister wat die overweegt te doen wanneer de investeerders hun verbintenissen niet nakomen.

Een lid verklaart zich niet te willen laten meeslepen door de kritische en pessimistische houding van de vorige spreker. Zij wenst de minister geluk met de inspanningen die deze laatste heeft geleverd om de schade van die stopzetting te beperken, meer bepaald op het sociale vlak en, zo valt te hopen, ook op het financiële vlak.

Wat betreft de overplaatsing van het statutair personeel van de RMT naar andere overheidsdiensten, vraagt spreekster welk deel van het budget van de RMT thans naar de personeelsuitgaven gaat.

Verschuift men door het overplaatsen van het personeel het probleem niet naar andere sectoren van het openbaar ambt ?

Of zal men die personeelsleden overplaatsen naar sectoren waar er werkelijk vraag naar is ?

Een ander lid meent persoonlijk dat de NMBS en de RMT helemaal niet op dezelfde manier worden

d'autre part à la R.T.M., sont d'une toute autre nature. Il y a deux grandes différences. La première est que la puissance sociale des organisations de travailleurs, à la S.N.C.B., est autrement forte qu'à la R.T.M. Par conséquent, une grève à la S.N.C.B. a des effets tout à fait différents de ce qui se passerait si le personnel de la R.T.M. se mettait en grève, c'est-à-dire rien.

En second lieu, quelles que soient les critiques que l'on peut faire, et le premier intervenant a été généreux en la matière, il lui paraît tout de même qu'à terme le problème de l'hémorragie financière est limité, tandis qu'à la S.N.C.B. on retrouvera le problème dans son intégralité à l'issue de la période pour laquelle on a conclu un armistice.

À la R.T.M. au moins, quelle que soit l'ampleur des pertes, à un moment donné, on est sûr que ce sera terminé.

Après cette réflexion d'ordre général, l'intervenant désire poser deux questions précises.

Il a lu dans la presse que les travailleurs de la Régie refusaient de se présenter pour faire acte de candidature à de nouveaux emplois. On ne peut évidemment pas les y forcer.

Mais n'est-il pas très inquiétant que, plutôt que d'accepter un emploi qu'ils jugent peut-être non convenable au sens de la législation sociale, et considérant probablement que la rémunération n'est plus celle qu'ils avaient à la R.T.M., ces personnes préféreraient rester au chômage?

Cela veut dire qu'émargeront au budget du ministre de l'Emploi et du Travail des sommes qui vont encore grever la gestion. Que compte donc faire le ministre pour stimuler le retour de ces travailleurs dans le circuit du travail?

Autre question, l'incendie qui a eu lieu dans l'Eurotunnel ne va-t-il pas, dans une certaine mesure, être à l'origine d'un apport financier à la Régie, ce qui serait positif? A-t-on estimé cet apport?

Enfin, il paraît injustifiable à l'intervenant, sauf s'il s'agit d'une volonté d'anesthésier les réactions des personnes concernées, de faire traîner cette opération jusqu'en 1999.

On voit très bien que, comme des élections doivent avoir lieu vers mai-juin 1999, la clôture de la liquidation se fera sous l'empire d'un nouveau gouvernement, qui devra, à ce moment-là, faire le bilan.

Il aura alors la surprise de découvrir les cadavres dans les placards qui auront été stockés, sous l'égide du ministre, pendant quatre ans.

C'est là la seule vraie critique.

behandeld. Er bestaan twee belangrijke verschilpunten. Het eerste is dat de werknemersorganisaties bij de NMBS heel wat sterker staan dan bij de RMT. Daaruit volgt dat een staking bij de NMBS heel andere gevolgen heeft dan wanneer het personeel van de RMT beslist te staken, want dan gebeurt er niets.

Het tweede punt is — welke kritiek men daarover ook uitbrengt, wat de eerste spreker gul heeft gedaan — dat het probleem van de financiële aderlating op termijn beperkte gevolgen heeft terwijl men bij de NMBS, na het verstrijken van de termijn van «wapenstilstand», weer helemaal van voren af aan zal moeten beginnen.

Bij de RMT is het tenminste zo dat, hoe groot ook het verlies is, men toch de zekerheid heeft dat het op een bepaald moment afgelopen zal zijn.

Na deze algemene overwegingen wil spreker twee gerichte vragen stellen.

In de pers heeft hij vernomen dat de werknemers van de RMT geweigerd hebben naar nieuwe betrekkingen te solliciteren. Uiteraard is het zo dat men hen daar niet toe kan dwingen.

Is het echter niet zeer onrustbarend dat de werknemers van de RMT werkloos verkiezen te blijven in plaats van een baan aan te nemen die naar hun mening misschien niet past volgens de bepalingen van de sociale wetgeving en waarvan de beloning waarschijnlijk lager ligt dan voordien bij de RMT?

Dat betekent dat de begroting van de minister van Tewerkstelling en Arbeid bezwaard wordt met bedragen die het beheer nog meer zullen bemoeilijken. Wat wil de minister dus ondernemen om die werknemers ertoe aan te zetten opnieuw aan het arbeidscircuit deel te nemen?

Voorts vraagt spreker of de brand in de Kanaaltunnel in zekere zin geen financiële meevaller kan worden voor de RMT, wat uiteindelijk een positief resultaat is? Heeft men daarvan een raming gemaakt?

Tot slot vindt spreker het niet te verantwoorden de afbouw te laten aanslepen tot in 1999, behalve wanneer het in de bedoeling ligt het reactievermogen van de betrokken personen af te zwakken.

Aangezien er in mei-juni 1999 verkiezingen plaatshebben, valt nu reeds vast te stellen dat de nieuwe regering opgescheept zal zitten met het afsluiten van de vereffening en dat zij op dat ogenblik de balans zal moeten opmaken.

Tot haar verrassing zal zij dan de lijken vinden die dank zij de vorige minister gedurende vier jaar in de kast waren opgeborgen.

Dat is de enige echte kritiek.

Un membre désirerait poser une question complémentaire. En cas de réaffectation du personnel statutaire, dans d'autres services, le système des primes et indemnités est-il maintenu définitivement ?

Réponses du ministre

Le ministre déclare avoir écouté l'intervention du premier intervenant avec beaucoup d'intérêt, mais, très sincèrement, il ne partage pas du tout son analyse.

Lorsqu'il dit qu'on a fait plusieurs études et audits et tergiversé pendant des années, c'est sans doute vrai. Cela s'est incontestablement traduit par des pertes financières. Le nier, serait nier la réalité.

Mais il ne peut intellectuellement accepter le remarque selon laquelle, dès que le gouvernement a été mis en place, on a traîné.

En effet, le nouveau gouvernement a été mis en place le 23 juin 1995 et le ministre a profité de la période des vacances pour faire procéder à un inventaire des problèmes qui existent dans ce dossier, et ce, pendant un mois.

Cela lui paraissait être un minimum avant de se lancer dans une telle opération.

Immédiatement après, le manager de crise a été désigné, avec comme mission de trouver sur le marché des personnes intéressées par cette activité, et de conclure avec elles un accord en bonne et due forme. C'est ce que le cabinet et le manager de crise ont tenté de réaliser pendant 8 ou 9 mois.

Au terme de cette période, c'est-à-dire en une année, on règle potentiellement le problème. Il n'est donc pas juste de prétendre que le gouvernement ait traîné.

Cela étant dit, une fois ces accords de principe acquis, ils sont officialisés sous la forme d'un arrêté royal prévoyant la mise en liquidation avec poursuite d'activité.

Cet arrêté royal est passé au Conseil des ministres il y a deux semaines et est actuellement soumis au Conseil d'État. Dès son approbation, le texte en sera transmis aux membres de la Commission.

Le ministre répond donc aux deux intervenants qui ont émis cette critique, qu'il ne fait pas traîner le processus. Sinon il aurait rédigé l'arrêté royal autrement.

Lorsqu'on prend un dossier en charge, il faut le conduire à son terme le plus rapidement possible. Mais le ministre ne savait pas faire autrement que de décider la poursuite de l'activité. Ramener tout à zéro instantanément est impossible.

Een lid wenst een aanvullende vraag te stellen. Zal het stelsel van de premies en de vergoedingen definitief behouden blijven voor statutair personeel dat in andere diensten wordt tewerkgesteld ?

Antwoorden van de minister

De minister verklaart dat hij met veel belangstelling naar de eerste spreker geluisterd heeft maar diens analyse niet kan onderschrijven.

Het is juist dat er verschillende studies zijn verricht, dat er meermaals een doorlichting is georganiseerd en dat er gedurende jaren gedraald is en dat zulks zich ongetwijfeld heeft vertaald in een financieel verlies. Dat ontkennen is de waarheid geweld aandoen.

Hij vindt het echter intellectueel oneerlijk te beweren dat men, zodra de regering geïnstalleerd was, alles op de lange baan geschoven heeft.

De nieuwe regering is inderdaad aangetreden op 23 juni 1995 en de minister heeft van de vakantieperiode gebruik gemaakt om een inventaris te laten opstellen van de problemen in dit dossier. Dat heeft een maand geduurd.

Die maand is een minimum om een dergelijke operatie voor te bereiden.

Onmiddellijk daarna is een crisismanager aangewezen die tot taak had eventuele overnemers te vinden en met hen een degelijke overeenkomst te sluiten. Het kabinet en de crisismanager hebben gedurende acht of negen maanden gepoogd die belangstellenden te vinden.

Op het einde van die periode, dit wil zeggen binnen het jaar, is het probleem potentieel geregeld. Het is dus niet billijk te beweren dat de regering getalmd heeft.

Zodra die principiële overeenkomsten voorlagen, kregen ze een officieel karakter in de vorm van een koninklijk besluit dat voorzag in de vereffening met voortzetting van de activiteit.

Dat koninklijk besluit stond twee weken geleden op de agenda van de Ministerraad en is voorgelegd aan de Raad van State. Zodra het is goedgekeurd, zal de tekst worden overgezonden aan de leden van de Commissie.

De minister antwoordt dus op de kritiek van beide sprekers dat hij het proces zeker niet laat aanslepen. Indien hij die bedoeling had, zou hij het koninklijk besluit anders hebben opgesteld.

Wanneer men zich over een dossier buigt, moet het zo vlug mogelijk afgehandeld worden. De minister kon evenwel niet anders dan beslissen dat de activiteit diende te worden voortgezet. Alles onmiddellijk stilleggen was onmogelijk.

En effet, une période de liquidation effective est nécessaire. Il n'est pas certain d'ailleurs qu'il va falloir trois ans. Il assure que cette liquidation sera clôturée le plus rapidement possible.

Le ministre fait remarquer aussi qu'il ne sera pas entièrement maître de la manœuvre, puisqu'il devra compter avec trois professionnels, un réviseur d'entreprise et deux inspecteurs des Finances, pour la régler.

Le ministre n'a nullement l'intention de laisser le problème en héritage au prochain gouvernement. Pour lui, l'acte politique majeur est déjà potentiellement posé. Dès que les textes seront approuvés, on désignera les liquidateurs et tout sera mis en œuvre pour une exécution la plus rapide possible.

D'autre part, en termes financiers, le ministre espère que les sommes obtenues grâce aux cessions seront suffisantes pour couvrir les frais de la liquidation. Il espère qu'on n'augmentera pas les pertes durant cette période, et qu'au terme de cette opération de liquidation tout sera définitivement réglé.

Un commissaire précise qu'en d'autres termes, le ministre espère que le produit de la vente du «Prince Philippe» couvrira les coûts sociaux et autres et qu'il est donc hors de question de le céder pour un franc symbolique, si on veut éviter un désastre.

Le ministre le confirme.

À la deuxième intervenante, le ministre répond que dans les différentes propositions de réaffectations, il y a adéquation entre l'offre et la demande. Aucun poste artificiel n'a été créé. De plus, il s'est toujours efforcé d'obtenir la meilleure localisation possible.

Sur la différence entre la situation de la S.N.C.B. et de la R.T.M., le ministre partage tout à fait le point de vue du troisième intervenant.

Quant au problème important de l'absence d'actes de candidature aux postes de réaffectation proposés, il est exact qu'à l'heure actuelle ils ne suscitent aucun engouement.

Il est vrai que le V.D.A.B., vient seulement de commencer son travail. Peut-être y a-t-il eu l'une ou l'autre petite erreur de nature psychologique, comme par exemple la communication de documents où n'avait pas été biffée la possibilité d'aller travailler dans le sud du Luxembourg alors que cette intention n'a jamais existé.

Il est indispensable maintenant d'entrer dans une phase d'information du personnel sur les nouveaux emplois.

Er is immers een effectieve vereffeningsperiode noodzakelijk. Het is trouwens niet zeker dat zulks drie jaar in beslag zal nemen. Hij verzekert de commissie dat die vereffening zo snel mogelijk zal worden afgesloten.

De minister merkt ook op dat hij niet alles voor het zeggen heeft aangezien hij rekening moet houden met een bedrijfsrevisor en twee inspecteurs van financiën.

De minister is zeker niet van plan het probleem door te spelen aan de volgende regering. Voor hem is de belangrijke politieke beslissing potentieel genomen. Zodra de teksten zijn goedgekeurd, zullen de vereffenaars worden aangewezen en zal alles in het werk worden gesteld om de uitvoering ervan te bespoedigen.

Wat de financiële kant van de zaak betreft, hoopt de minister dat de opbrengst van de overdrachten voldoende zal zijn om de vereffeningkosten te dekken. Hij hoopt dat de verliezen niet zullen oplopen tijdens die periode en dat alles definitief geregeld zal zijn op het einde van de vereffeningsoperatie.

Een commissielid preciseert dat de minister met andere woorden verwacht dat de opbrengst van de verkoop van de «Prins Filip» de sociale en andere kosten zal dekken en dat het, indien men een ramp wil vermijden, zeker niet de bedoeling is de «Prins Filip» voor een symbolische frank over te dragen.

De minister bevestigt dat.

Op de vraag van de tweede spreekster antwoordt de minister dat, wat de verschillende voorstellen tot nieuwe dienstaanwijzing betreft, het aanbod in overeenstemming is met de vraag. Er is geen enkele kunstmatige post gecreëerd. Bovendien heeft hij zich steeds ingezet om voor het betrokken personeel de geografisch gunstigste oplossing te zoeken.

De minister is het volledig eens met het standpunt van de derde spreker over het verschil tussen de toestand bij de NMBS en die bij de RMT.

Wat het belangrijke probleem betreft dat het RMT-personeel nauwelijks solliciteert naar een betrekking in de voorgestelde diensten, is het juist dat er op het ogenblik niet veel geestdrift bestaat voor die nieuwe dienstaanwijzingen.

De VDAB is nog maar pas begonnen met zijn werk. Misschien werden er kleine psychologische fouten gemaakt, zoals bijvoorbeeld het verzenden van documenten waarop de mogelijkheid om in het zuiden van Luxemburg te gaan werken, niet werd geschrapt — hoewel dat natuurlijk nooit de bedoeling is geweest.

Het is thans onontbeerlijk om over te gaan tot een volgende fase: die van de voorlichting van het personeel over de nieuwe betrekkingen.

À la suite de l'incendie de l'Eurotunnel, il y a eu une petite incidence sur le trafic de la Régie, mais il faut bien reconnaître que la chute de l'activité est continue et que le climat n'est pas très bon, même pour les jet-foils.

Un membre constate que plusieurs de ses questions sont restées sans réponse, notamment sur la nécessité de poursuivre l'activité de la Régie encore deux ans.

Le ministre répond qu'il faut bien le temps de la liquidation. Par exemple, il ne sait pas combien de temps il faudra aux liquidateurs pour vendre le «Prince Philippe» et les autres bateaux. Il répète qu'il est matériellement impossible de clôturer immédiatement la liquidation.

Il est tout à fait clair que les bateaux ne seront plus exploités à partir du 1^{er} mars 1997, il n'y a pas la moindre équivoque à ce sujet. Une clause de non concurrence est même prévue dans l'accord avec les investisseurs privés. Il peut donc tout à fait rassurer l'intervenant.

Ce dernier précise que lorsqu'il a fait un parallèle entre le comportement du gouvernement dans le règlement des problématiques de la S.N.C.B. et de la R.T.M., qui, par ailleurs sont effectivement des dossiers tout à fait différents, il a voulu dire que le point commun était l'engagement par l'État de subsides énormes pour les années à venir, sans le moindre engagement concret de la part de l'autre partie.

Pour le reste, l'intervenant n'a absolument pas été convaincu par le ministre de l'efficacité de cette opération et il se pose beaucoup de questions quant à l'avenir.

*
* *

IV. EXPOSÉ DU MINISTRE LORS DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI

Ces arrêtés royaux comportent toutes les mesures qui étaient nécessaires à la réalisation du plan de restructuration de la R.T.M., tel qu'il avait été approuvé en Conseil des ministres le 20 septembre 1996.

Le ministre se limitera à cette seule intervention. Il ne cache pas qu'il est très heureux de l'évolution du dossier R.T.M. puisque ce dossier était sur la table du gouvernement depuis plusieurs années.

Un membre souligne que le dossier y est depuis toujours. Il était déjà un problème pour les gouvernements des années 80.

Na de brand in de Kanaaltunnel zijn de vervoersactiviteiten van de Regie weliswaar licht gestegen maar men moet toch erkennen dat de omzetsdaling duurzaam is en dat het marktklimaat niet gunstig is, ook niet voor de jet-foils.

Een lid stelt vast dat veel van zijn vragen onbeantwoord zijn gebleven, onder meer zijn vraag over de noodzaak om de activiteit van de Regie nog twee jaar voort te zetten.

De minister antwoordt dat de vereffening een zekere tijd in beslag neemt. Zo weet hij bijvoorbeeld niet hoeveel tijd de vereffenaars nodig hebben om de Prins Filip en de andere schepen te verkopen. Hij herhaalt dat het materieel onmogelijk is de vereffening onmiddellijk af te sluiten.

Het is volstrekt duidelijk dat de schepen niet meer geëxploiteerd zullen worden vanaf 1 maart 1997. Dat wordt niet meer betwist. In de overeenkomst met de privé-investeerders is zelfs een niet-mededingingsbeding opgenomen. Hij kan spreker dus volkomen geruststellen.

Die laatste zegt nog dat de NMBS-problematiek en de RMT-problematiek inderdaad twee volkomen verschillende dossiers zijn, maar dat hij met zijn opmerking dat de regering bij de regeling van beide dossiers op dezelfde manier is tewerkgegaan, alleen maar heeft willen wijzen op het gemeenschappelijke punt in die dossiers, namelijk de verbintenis van de Staat om in de komende jaren enorme subsidies te verlenen zonder dat daar een concrete verbintenis tegenover staat van de andere partij.

Voor het overige heeft de minister spreker absoluut niet kunnen overtuigen van de doeltreffendheid van die operatie en hij stelt zich heel wat vragen in verband met de toekomst.

*
* *

IV. UITEENZETTING VAN DE MINISTER TIJDENS DE BEHANDELING VAN HET WETSONTWERP

Deze koninklijke besluiten bevatten alle maatregelen die nodig waren ten einde het herstructureeringsplan voor de RMT, zoals goedgekeurd door de Ministerraad van 20 september 1996, te kunnen realiseren.

De minister beperkt zich tot deze ene uiteenzetting. Hij is ten zeerste verheugd over de ontwikkelingen in het RMT-dossier aangezien dit dossier reeds verschillende jaren op de regeringstafel lag.

Een lid onderstreept dat het dossier er al zeer lang ligt. Het was al een probleem voor de regeringen van de jaren '80.

Personne ne voyait comment résoudre ces problèmes locaux importants, en raison du rôle d'employeur de la R.T.M.

Le ministre estime que le gouvernement a trouvé une solution économiquement satisfaisante. Grâce à la collaboration de tous les membres du gouvernement, le ministre a pu trouver une solution sur le plan social pour lequel il a d'ailleurs été amené à innover. Tout le monde au gouvernement y a mis du sien puisqu'il a fallu revoir notamment les problèmes de mobilité, d'affectation, etc. Le gouvernement a trouvé un bon compromis.

Le ministre espère pouvoir réaliser les actifs, c'est-à-dire les navires. Il a désigné un collègue de liquidateurs et a mis en place un système proche des règles du privé. Il espère qu'ils vont pouvoir réaliser les biens rapidement afin de pouvoir clôturer cette liquidation dans de bonnes conditions.

Le ministre rappelle son objectif: bien qu'il ait demandé une augmentation de trois milliards de sa faculté d'emprunt, il espère terminer cette liquidation sans l'utiliser.

V. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un membre déclare qu'il n'est pas hostile à la solution que le ministre a trouvée au problème majeur de la R.T.M. Il le félicite d'avoir réglé ce problème de façon à la fois commerciale et sociale, même si c'est très cher et que son coût grèvera le budget de l'État pendant de nombreuses années.

Un membre souligne le mérite du ministre et de l'ensemble du gouvernement, qui ont résolu un problème qui se posait depuis des années, même si effectivement la solution trouvée sera sans doute coûteuse.

Jusqu'à présent, aucun gouvernement n'avait osé aborder le fond du problème. Bien qu'il se soit agi d'une décision difficile, le ministre a maintenant trouvé une solution relativement satisfaisante, qui n'a entraîné ni traumatismes graves ni drames sociaux. L'intervenant tient également à en féliciter le ministre et le Gouvernement.

Un autre membre voit même dans cette solution un argument en faveur de l'unité du pays, puisqu'un ministre wallon a mis un terme à cette problématique, qu'il aurait été impossible à un ministre flamand de résoudre.

Wegens de rol die de RMT als werkgever vervulde, wist niemand hoe die belangrijke lokale problemen opgelost dienden te worden.

De minister is van mening dat de regering een economisch verantwoorde oplossing heeft gevonden. Dank zij de medewerking van alle regeringsleden heeft de minister op sociaal vlak een oplossing kunnen vinden waarbij hij trouwens vernieuwend is opgetreden. Alle regeringsleden hebben hun steentje bijgedragen aangezien een oplossing moest worden gevonden voor de mobiliteitsproblemen, de nieuwe dienstaanwijzingen, enz. De regering heeft een goed compromis uitgewerkt.

De minister hoopt de activa, dit wil zeggen, de schepen, te kunnen verzilveren. Hij heeft een college van vereffenaars aangewezen en heeft regels ingevoerd die aanleunen bij de regels die in de privé-sector gangbaar zijn. Hij hoopt dat de vereffenaars de goederen snel te gelde kunnen maken teneinde die vereffening in goede omstandigheden te kunnen afsluiten.

De minister herinnert aan zijn doel: hoewel hij gevraagd heeft zijn leningscapaciteit met 3 miljard te verhogen, hoopt hij die vereffening af te ronden zonder daarvan gebruik te maken.

V. ALGEMENE BESPREKING

Een lid verklaart dat hij niet gekant is tegen de oplossing die de minister voor het zware probleem van de RMT gevonden heeft. Hij feliciteert hem omdat hij het probleem zowel commercieel als sociaal heeft weten op te lossen, ook al is die oplossing zeer duur en zullen de gevolgen nog vele jaren de Rijksbegroting bezwaren.

Een lid onderstreept de verdienste van de minister en van de hele regering die een oplossing hebben gegeven aan dit probleem dat al sinds jaren aansleept, ook al is de gevonden oplossing inderdaad een dure oplossing.

Tot op heden heeft geen enkele regering het aangedurfd om de problematiek ten gronde aan te pakken. De minister heeft nu, ondanks het feit dat het een moeilijke beslissing was, een relatief bevredigende oplossing gevonden, die geen grote schokken noch sociale drama's tot gevolg had. Spreker wenst eveneens de minister en de regering hiervoor te feliciteren.

Een ander lid ziet zelfs een argument voor de eenheid van het land in deze oplossing aangezien een Waalse minister een einde gemaakt heeft aan deze problematiek, hetgeen onmogelijk was voor een Vlaamse minister.

**VI. DISCUSSION DES AMENDEMENTS
ET VOTES**

Aucun amendement n'a été déposé à l'article 2.

Le sous-ensemble du projet de loi (article 2) est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 8 membres présents.

Les Rapporteurs,

Luc COENE.
Robert HOTYAT.

Le Président,

Paul HATRY.

**VI. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN
EN STEMMINGEN**

Op artikel 2 zijn geen amendementen ingediend.

Het onderdeel van het wetsontwerp (artikel 2) wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

Dit verslag wordt eenparig goedgekeurd door de 8 aanwezige leden.

De Rapporteurs,

Luc COENE.
Robert HOTYAT.

De Voorzitter,

Paul HATRY.