

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la privatisation éventuelle du trafic de marchandises de B-Cargo» (n° 4-1601)
18 mars 2010

M. le président. – M. Philippe Courard, secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, répondra.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Les conducteurs de train de Bertrix sont inquiets. Ils travaillent depuis longtemps dans des conditions difficiles. Le personnel a en outre été fortement ébranlé par la catastrophe d'Hal-Buizingen et on les comprend.

Leurs craintes ne font que croître quand circule, depuis quelque temps, l'idée de privatiser le trafic de marchandises de B-Cargo. En effet, ce changement n'est pas sans risque, puisqu'il implique que de nouveaux contrats seront conclus avec les conducteurs de train. Par ailleurs, l'employeur pourra sortir de tous les accords sociaux actuels. La convention collective négociée et conclue jusqu'à 2012 ne sera donc plus valable.

Les temps de repos pourraient alors être revus à la baisse. Les travailleurs risqueraient de devoir prêter plus d'heures. De plus, après leur service de nuit, aux heures où il n'y a plus de trains, ils seraient obligés, dans un état de fatigue avancé, de conduire leur voiture ou une autre mise à leur disposition, à la place d'un taxi comme c'est le cas actuellement. Rendez-vous compte de tous les dangers que cela comporte.

Qu'en est-il de cette privatisation du trafic marchandises de B-Cargo ? Est-elle envisagée et si oui, pour quand et à quelles conditions ? Ces conducteurs de train ont-ils raison d'être inquiets ? Un jeu malsain de concurrence entre les conducteurs ne risque-t-il pas de voir le jour, en raison du système d'avantages financiers mis en place par le nouvel employeur et qui pourrait tenter certains ? L'appât du gain n'aurait-il pas raison de la sécurité ?

M. Philippe Courard, secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté. – Je vous lis la réponse de la ministre.

Il n'est pas question de privatisation mais bien de filialisation des activités marchandises de la SNCB dans une société de droit commun, comme imposé par l'Union européenne dans ses lignes directrices en matière d'aide d'État aux entreprises ferroviaires. En effet, l'État belge a soumis une notification d'aide d'État à l'activité fret de la SNCB, et ce avant fin 2009, la date butoir avancée par la Commission européenne afin de jouir d'un régime plus souple pour l'approbation de l'aide en question.

La filiale SNCB Logistics a été créée administrativement début février 2010 afin de lui permettre de demander immédiatement la licence d'entreprise ferroviaire et les certificats de sécurité nécessaires à l'exercice de ses activités en Belgique et sur les réseaux voisins. Elle sera rendue opérationnelle - transfert des actifs et du personnel - en principe vers la fin 2010 lorsque cette licence et ces certificats de sécurité auront été obtenus.

Les actions de SNCB Logistics seront détenues dans un premier temps à 100% par la SNCB et, à terme, conjointement par la SNCB et la SNCB-Holding.

Le dépôt de conducteurs de Bertrix occupe une position importante sur l'axe de marchandises Anvers - Suisse – Italie, dénommé axe SIBELIT, raison pour laquelle les conducteurs de ce dépôt ont été formés récemment à assurer la traction jusqu'à Bâle.

Le cadre de ce dépôt sera maintenu et adapté en permanence en fonction du volume des activités de la SNCB Logistics sur cet axe.

Les conducteurs qui seront détachés dans la filiale SNCB Logistics, sur base volontaire, travailleront selon le règlement du travail de la filiale. Ce dernier devra respecter les prescrits légaux : durée du travail, bien-être et sécurité au travail, etc. Ces conducteurs maintiendront leur statut actuel et les avantages financiers qui y sont liés.