

EN ROUTE POUR UN **SERVICE MAXIMUM**

DES CHEMINS DE FER
PUBLICS DE QUALITÉ :
MEILLEURS POUR
LA MOBILITÉ, LE CLIMAT
ET LE PERSONNEL



PTB

Les gens d'abord, pas le profit

En route pour un service maximum

Mise en page : EPO
Impression : Imprimerie EPO
Lange Pastoorstraat 25-27
2600 Anvers (Belgique)
Tél. : + 32 (0)3 239 61 29

© Éditions du PTB
Bd M. Lemonnier 171
1000 Bruxelles
Belgique

Tél. : + 32 (0)2 504 01 10
Fax : + 32 (0)2 504 01 41

E-mail : ptb@ptb.be
Site : ptb.be
9 septembre 2015

Éd. resp. : Marie-Rose Eligius, bd M. Lemonnier 171, 1000 Bruxelles, Belgique

EN ROUTE POUR UN **SERVICE MAXIMUM**

DES CHEMINS DE FER
PUBLICS DE QUALITÉ :
MEILLEURS POUR
LA MOBILITÉ, LE CLIMAT
ET LE PERSONNEL

TABLE DES MATIÈRES

LA SNCB À LA CROISÉE DES CHEMINS	5
1. LA MOBILITÉ : UN ENJEU SOCIAL ET ÉCOLOGIQUE MAJEUR	7
1.1 Se déplacer : un droit	7
1.2 Un enjeu écologique.....	10
1.3 Les coûts cachés du transport routier.....	12
2. FAIRE RENTRER LA SNCB DANS LE 21^e SIÈCLE	17
2.1 Plus il y aura de trains, plus les usagers vont s'en servir	17
2.2 Attirer les voyageurs plutôt que les repousser.....	20
2.3. Un réseau dense pour le fret aussi.....	24
2.4 Un plan porté par un large mouvement.....	24
3. LES TROIS CONDITIONS D'UN TRANSPORT FERROVIAIRE EFFICACE	27
3.1 Un rail financé en fonction des besoins.....	27
3.2 Un fonctionnement démocratique et participatif.....	28
3.3 Un rail public	29
3.4 Pourquoi le rail doit être public	30
4. LES PLANS DU GOUVERNEMENT	39
4.1 L'action désastreuse des derniers gouvernements	39
4.2 Gouvernement Michel-De Wever : le sprint final vers la libéralisation.....	40
4.3 Vers une privatisation ?.....	45
4.4 Casser le mouvement syndical pour réaliser ces plans.....	50
5. LE PTB EN ACTION POUR DÉFENDRE LE RAIL PUBLIC	55
IL EST MINUIT MOINS CINQ POUR LE RAIL PUBLIC	59
ANNEXE : LES PAQUETS DE LA COMMISSION	61

LA SNCB À LA CROISÉE DES CHEMINS

Polémiques sur les performances de la SNCB, navetteurs se plaignant des retards, des tarifs en hausse et du manque de trains, cheminots en colère contre leur direction... Pas un jour sans un nouveau signe de mécontentement à la SNCB. Le gouvernement avance son plan : restrictions budgétaires, plan Galant pour la « réforme » des chemins de fer belges, le tout en vue de libéraliser le trafic voyageur.

Le gouvernement présente souvent son plan comme la seule possibilité et LA voie à suivre. TINA, There is no alternative (il n'y a pas d'alternative) à la libéralisation. Mais qu'en est-il réellement ? La libéralisation (l'ouverture d'un marché de transport de voyageurs), voire la privatisation de la SNCB (la vente de la SNCB à des actionnaires privés), sont-elles des solutions pour les problèmes que rencontre le rail belge ? Quels sont les plans précis du gouvernement et de la direction (complice) de la SNCB ? Quel sera l'impact des mesures d'austérité décidées par le gouvernement ? Est-ce la faute des cheminots et de leurs syndicats, s'il y a un malaise sur le rail ? Et la limitation du droit de grève servira-t-elle à résoudre les problèmes ? Enfin, n'y a-t-il pas d'alternatives ? Si oui, quelles sont-elles ? Telles sont les questions que nous posons à travers cette brochure, écrite avec la section « Rail » du Parti du Travail de Belgique (PTB).

Pour faire les choses dans l'ordre, nous identifierons d'abord les défis auxquels notre société doit répondre : des défis en termes de mobilité, mais aussi des défis environnementaux. Nous verrons que les enjeux sont particulièrement importants !

Face au TINA du gouvernement, nous proposerons une alternative : un contre-plan pour une SNCB du 21^e siècle, porté par un large mouvement de résistance. Nous verrons ensuite les conditions nécessaires pour que cette SNCB voie le jour. Un point crucial est au centre du débat : celui du maintien de la SNCB en tant qu'entreprise publique et intégrée. Nous constaterons qu'une SNCB publique et intégrée est beaucoup plus performante qu'une SNCB privatisée ou agissant dans le cadre d'un marché de transport de voyageurs libéralisé.

Nous examinerons ensuite les propositions et les plans du gouvernement pour la SNCB. Nous poserons aussi la question : le gouvernement veut-il vendre la SNCB à des actionnaires privés ? Même s'ils ne sont pas inscrits dans l'accord de gouvernement, certains éléments montrent malgré tout que c'est la voie qu'emprunte le gouvernement. Enfin, nous verrons que pour réaliser ces plans, le gouvernement doit commencer par s'attaquer aux syndicats et à la force de résistance des cheminots.



Il y a toujours davantage d'idées dans plusieurs têtes que dans une seule. Cette brochure est le résultat d'un travail collectif, dirigé par Michaël Verbauwhede, collaborateur au service d'étude du PTB et député bruxellois. Que toutes les personnes qui y ont participé soient ici grandement remerciées. Pour défendre le rail public, les auteurs ont l'intention d'améliorer encore cette brochure. Les lecteurs peuvent donc faire part de leur opinion, remarques, et suggestions en envoyant un mail à michael.verbauwhede@ptb.be

1. LA MOBILITÉ : UN ENJEU SOCIAL ET ÉCOLOGIQUE MAJEUR

Si la SNCB doit être profondément améliorée, c'est notamment pour relever deux grands défis. Le premier est un défi social : garantir le droit à la mobilité. Le second concerne l'avenir de la planète : nous devons lutter contre le réchauffement climatique et la pollution. Le train est un levier majeur pour contribuer à la réalisation de ces objectifs.

1.1 Se déplacer : un droit

Salim, navetteur : « A Bruxelles, les bouchons commencent chaque année de plus en plus tôt. Tous les ans, je dois partir 5 minutes plus tôt pour éviter les embouteillages ».

Catherine, habitante du Brabant wallon : « Avec le nouveau plan de transport, quand j'ai des réunions en soirée, il n'y a plus de train pour me ramener chez moi. Je dois prendre ma voiture, ce qui me bloque dans les embouteillages ».

Laszlo, Verviers : « Le dernier train de Liège vers Verviers vient d'être supprimé. Dans ce dernier train, j'ai croisé une dame qui était allée à un concert à Forest National (Bruxelles) et sans ce train elle n'aurait pas pu rentrer. Le week-end, on croisait aussi dans ce train des gens éméchés qui rentrent de Liège. Comment rentrent-ils de Liège aujourd'hui ? En voiture ? »

Pouvoir se déplacer est un enjeu important. Se rendre de son domicile à son travail, amener les enfants à l'école ou à l'académie de musique, aller voir le dernier Tarantino au cinéma le soir, aller s'entraîner au foot, rendre visite à la famille qui habite à l'autre bout de la Belgique, etc. Tout cela est impossible sans se déplacer, par quelque moyen que ce soit. Bouger est devenu crucial et indispensable en Belgique au 21^e siècle.

Or, en 2015, le droit à la mobilité est de plus en plus contraignant. La capitale belge est une championne des embouteillages en Europe. Par exemple, selon une étude d'un fabricant de GPS, Bruxelles est une des

villes européennes les plus bouchonnées aux heures de pointe du soir : seuls Londres, Varsovie, Bucarest, Moscou et St Petersburg font pire¹. La Flandre en général, et Anvers en particulier ne font pas mieux. « Les pertes de temps sont principalement élevées dans l'agglomération d'Anvers et dans les Régions flamande et bruxelloise » note un rapport de Transport & Mobility Leuven, un centre d'étude universitaire spécialisé dans les questions de mobilité. Avec la même politique, les projections vers 2020 montrent que la congestion va augmenter dans toutes les Régions belges. Les heures perdues dans les véhicules (dues aux embouteillages) vont augmenter de 35 % entre 2007 et 2020².

La mobilité vers Bruxelles, à l'intérieur de la ville et autour concerne des millions de travailleurs tous les jours. Des données de Bruxelles-Mobilité estiment à environ 1,4 millions le nombre de déplacements quotidiens entrant et sortant à Bruxelles et à 3 millions le nombre de déplacements quotidiens internes à Bruxelles. Le tout sans compter les déplacements passant à travers Bruxelles (et notamment le Ring). En ce qui concerne les trajets entrant et sortant, 63 % sont effectués en voiture, contre un peu plus de 30 % en transports en commun (essentiellement en trains, mais aussi en bus)³.

Et les besoins en mobilité vont encore augmenter dans les années à venir. Une étude du Bureau Fédéral du Plan note une augmentation « de l'activité de transport entre 2008 et 2030, tant pour le transport de personnes (+20 % de passagers-kilomètres) que pour le transport de marchandises (+68 % de tonnes-kilomètres). Cette hausse est le reflet de l'évolution de la croissance économique et des changements socio-démographiques en Belgique »⁴.

1 Voir La Libre Belgique, *Quelles sont les villes belges les plus embouteillées ?*, www.lalibre.be (31 mars 2015).

2 Transport & Mobility Leuven, *Analyse de la congestion routière en Belgique*. Rapport pour le SPF Mobilité, Louvain, 2008, p. 35.

3 M. Hubert, K. Lebrun, P. Huynen, F. Dobruszkes, Note de synthèse BSI. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires, *Brussels Studies*, 2013, p. 3.

4 Bureau Fédéral du Plan, *Impact sur l'environnement de l'évolution de la demande de transport à l'horizon 2030*, Bruxelles, 2012, p. 33.

Graphique 1. Évolution des transports en Belgique (2008-2030)



En revanche, il n’y aura pas de changement fondamental dans les modes de transport, d’ici 2030. Pour le transport de personnes, la part du train augmentera légèrement, mais celle des bus, tram et métro diminuera. La part de la voiture restera stable.

Tableau 1. Projection de la répartition (en pourcentage) des modes de transport des personnes (2008-2030)

	2008	2020	2025	2030
Bus/Tram/Metro	7,56	6,29	5,82	5,42
Train	7,33	7,82	8,20	8,78
Voiture (solo et covoiturage)	80,92	81,16	80,95	80,47
A pied/vélo	2,77	3,32	3,59	3,89
Moto	1,41	1,40	1,43	1,44

(Sources : Bureau fédéral du plan et calculs propres)

En ce qui concerne les transports de marchandises, les changements sont plus substantiels, mais restent faibles. La part des camions et camionnettes diminue légèrement et celle des trains augmente légèrement. Globalement, à politique inchangée, l’étude du Bureau du Plan ne prévoit pas de changement fondamental dans les modes de transports de marchandises et de personnes d’ici 2030.

Tableau 2. Projection de la répartition (en pourcentage) des modes de transport des marchandises (2008-2030)

	2008	2020	2025	2030
Camion et camionnette	75,22	74,85	73,27	71,35
Train	11,47	12,10	13,25	14,55
Barge	13,30	13,05	13,48	14,10

(Sources : Bureau fédéral du plan et calculs propres)

1.2 Un enjeu écologique

La facture environnementale s'allonge au même rythme que les embouteillages en heure de pointe à Bruxelles. La Belgique connaît trop de pics de pollution. Mi-mars 2014, les automobilistes circulant dans Bruxelles étaient invités à réduire leur vitesse, en raison d'une concentration trop forte de particules fines dans l'air. Pendant ce temps, en Wallonie et en Flandre, les transports en commun étaient gratuits. Un an plus tard, mi-mars 2015, Bruxelles a de nouveau connu un pic de pollution aux particules fines⁵.

À Bruxelles, le rapport sur l'état de l'environnement nous donne le nombre de jours d'hiver (novembre à mars) durant lesquels des pics de pollution ont eu lieu. Entre l'hiver 1998-1999 et 2012-2013, on a relevé 41 jours de pics de pollution aux particules fines⁶ de niveau 1⁷, et 5 jours de pics de pollution de niveau 2⁸.

5 Le vendredi 20 mars 2015, selon les informations de Bruxelles – Environnement, la concentration en particules fines à Bruxelles a atteint $100\mu\text{g}/\text{m}^3$ avec plusieurs pics, dépassant de loin les normes bruxelloises qui sont de $50\mu\text{g}/\text{m}^3$. Pour l'Organisation mondiale de la Santé, les valeurs recommandées annuelles vont de $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ à $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ en fonction de la taille des particules. Et respectivement 25 et $50\mu\text{g}$ pour une moyenne de 24h. Voir par exemple www.irceline.be.

6 Les particules fines (en anglais « Particule Matter », PM), sont des petites poussières en suspension dans l'air. Elles peuvent venir de différentes sources. Elles sont très diversifiées (en taille, en composition physique et chimique) et polluent l'air. Elles ont des impacts très variés sur la santé et le climat. Voir Pics de pollution : occurrence des seuils 1, 2 et 3 d'intervention du plan d'urgence bruxellois, fiche méthodologique, www.environnement.brussels.be.

7 Le niveau 1 est atteint lorsqu'on constate une moyenne journalière (durant deux jours et dans deux stations de mesures bruxelloises) de 71 à $100\mu\text{g}/\text{m}^3$ de PM_{10} . Le niveau 2 est atteint lorsque cette moyenne est située entre 101 à $200\mu\text{g}/\text{m}^3$.

8 Voir www.environnement.brussels.

En 2013, le rapport annuel de Celine (Cellule interrégionale de l'environnement) notait que « presque toute la population belge a été potentiellement exposée à des concentrations de PM10 et PM2.5⁹ supérieures aux valeurs indicatives de l'OMS »¹⁰.

Les particules fines : est-ce si grave docteur ?

Les particules fines sont très nocives. L'exposition aux PM10 à Bruxelles est en moyenne de $41\mu\text{g}/\text{m}^3$ entre 2005 et 2008. Or, une exposition moyenne annuelle aux PM10 supérieure à $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ est responsable d'environ 5,6 % des décès dans les 3 villes d'Anvers, Liège et Bruxelles¹¹. L'impact des particules fines se fait sentir dès la vie fœtale, si elles sont inhalées par les femmes enceintes et par les enfants, dont les poumons ne terminent leur développement qu'à l'adolescence. A long terme, elles provoquent également des maladies cardio-vasculaires débouchant sur des accidents vasculaires cérébraux et des infarctus, de l'asthme, de la bronchite chronique et des cancers. Dans la lutte contre l'extension du Ring à Anvers (« Lange Wapper »), la maison médicale Médecine pour le Peuple de Deurne a ainsi constaté que près de la moitié de la patientèle de jeunes de la maison médicale avait besoin d'aérosols contre l'asthme. Une proportion beaucoup plus élevée que la moyenne et due au Ring d'Anvers passant non loin.

Et la suite s'annonce pire encore. Selon le Bureau fédéral du Plan, « Les émissions à l'échappement de CO₂¹² (le principal gaz à effet de serre) du transport vont augmenter de 12 % entre 2008 et 2030. » Si le Bureau du plan prévoit que l'émission d'autres gaz (comme certaines particules fines grâce à des technologies plus avancées) vont diminuer d'ici 2030, la situation n'en est pas moins alarmante : à politique inchangée, les émissions de gaz à effet de serre ne diminueront pas en Belgique d'ici 2030, estime le Bureau du Plan¹³.

9 Les PM10 sont des particules fines dont le diamètre est inférieur à $10\mu\text{m}$ (= $0,00001\text{m}$). Elles sont donc extrêmement légères.

10 CELINE, *Rapport annuel 2013 sur la qualité de l'air en Belgique*, Bruxelles, 2014, p. 4.

11 Bruxelles-Environnement, *Synthèse de l'état de l'environnement 2007-2008*, Bruxelles, 2009 p. 2

12 Le dioxyde carbone (CO₂) est le principal gaz à effet de serre. Il est notamment émis lorsqu'on brûle un carburant (comme l'essence ou le gaz par exemple), mais aussi lorsqu'on respire.

13 Bureau Fédéral du Plan, op. cit., p. 2.

Ce n'est un secret pour personne, le transport routier est beaucoup plus polluant que le train¹⁴. Une des causes principales de la pollution est la circulation automobile. En 2012, les émissions du secteur des transports constituent 21,4 % des émissions totales de CO₂, contre 14,5 % en 1990. Cette croissance est largement due au transport routier (voitures personnelles, camions de marchandises), qui représente 97,6 % du total des émissions pour tout le secteur des transports en 2012. En ce qui concerne les particules fines, environ 70 % des émissions de PM10 sont dues au transport routier¹⁵.

Des études prouvent que, par le rail, les émissions de CO₂ sont entre 80 et 93 % plus basses que par la route et que les rejets de particules fines sont également réduits de 61 à 80 %, avec également de plus faibles émissions de dioxyde d'azote (– 96 %), de dioxyde de soufre (– 59 %) et de monoxyde de carbone (– 83 %). Selon d'autres études, voyager en train produit en moyenne entre 5 et 20 fois moins d'émissions de CO₂¹⁶.

1.3 Les coûts cachés du transport routier

Bien entendu, tout le transport ne peut pas se faire par rail. Mais il est incontestable que toute la politique européenne, malgré ses beaux discours sur la lutte contre le réchauffement climatique, favorise avant tout la voiture et le transport par camion. Plutôt que de favoriser le rail, la politique de dérégulation ne fait qu'avantager le camion. Le coût direct du camion est en effet beaucoup moins élevé¹⁷. En revanche, son coût collectif est beaucoup plus élevé : un transporteur routier par exemple facturera à son client un certain prix qui ne prend pas en compte la construction et l'entretien des routes, la destruction environnementale, les coûts engendrés par les bouchons, etc. On parle de coûts « externes ».

14 La contribution des principaux secteurs aux émissions totales et leur évolution, www.climat.be.

15 73 % à Bruxelles selon la dernière synthèse en 2013 sur l'état de l'environnement à Bruxelles (voir www.environnement.brussels) et 70 % en Wallonie (voir Service public wallon, Les indicateurs clés de l'environnement wallon 2012, Namur, 2013, p. 73).

16 D. Para, « La politique de fret ferroviaire en Belgique », *Etudes marxistes*, n° 89, 2010, Bruxelles, p. 22. Voir aussi le [calculateur ecopassenger.org](http://calculateur.ecopassenger.org).

17 D. Para, *Idem*.

Selon une étude faite en 2009 par le Bureau du plan, les transports ont « des répercussions négatives, comme la congestion, la pollution, et les accidents. Contrairement aux bénéfices engendrés par les transports, [c]es coûts ne sont pas supportés par l'utilisateur même mais par les autres usagers ou par la collectivité »¹⁸. Les auteurs de cette étude mentionnent encore de nombreux autres coûts externes : bruit, destruction de paysage, processus amont-aval (production d'énergie, construction des infrastructures, etc.).

Selon cette étude du Bureau du Plan, en 2000, la route engendrait 95 % des coûts externes liés à la pollution de l'air (47 % pour les personnes, 48 % pour les marchandises). Le reste se répartissait entre le train (2 %) et le transport fluvial (3 %). Ce taux énorme de 95 % est toutefois faussé par le fait que le transport aérien et maritime n'est pas inclus dans le calcul. Ces chiffres sont néanmoins intéressants pour montrer que les coûts externes liés à la pollution de l'air dus au transport routier sont beaucoup plus importants que ceux dus au transport par rail¹⁹.

En matière de réchauffement climatique, l'étude prend en revanche en compte tous les types de transport. Et ici aussi, le résultat est sans appel. En 2000, les coûts externes liés au changement climatique sont à 52 % dus au transport routier. 36 % est dû au trafic maritime, 10 % au trafic aérien, et ... 0 % du au trafic ferroviaire²⁰.

En ce qui concerne les bouchons, Sven Marivoet, chercheur au Transport & Mobility Leuven, évalue que les embouteillages du Ring de Bruxelles coûtent chaque jour en moyenne 600.928 euros. Pour des jours de gros bouchons, l'addition monte à 3 millions d'euros. Le coût moyen par heure pour un automobiliste est de 10,58 euros : c'est le coût résultant du fait que l'automobiliste coincé ne travaille pas ou ne fait pas d'autres activités. Pour un camion, le montant monte à 36,37 euros de l'heure. Ces chiffres impressionnants ne prennent en compte que les bouchons autour du Ring de Bruxelles. De plus, les coûts environnementaux et

18 Bureau Fédéral du Plan, *Les comptes satellites des transports et les externalités*, Bruxelles, décembre 2009, p. 9.

19 Ibid., p. 13.

20 Ibid., p. 14.

sanitaires ne sont pas pris en compte dans cette étude²¹. Les coûts totaux des bouchons sont donc en réalité beaucoup plus élevés.

Il y a aussi une « concurrence faussée » du transport routier. Ce dernier a sa propre directive en matière de travail des camionneurs. Par exemple, le temps de travail hebdomadaire est fixé à 48 heures, mais il peut monter jusqu'à 60 heures, si la moyenne sur quatre mois reste bien à 48 heures²². Le temps de conduite peut lui monter jusqu'à 56 heures par semaine avec un maximum 90 heures sur deux semaines²³. Selon un témoignage, les semaines sont dans les faits de l'ordre de 60 à 70 heures de travail. C'est sans considérer le fait que certains chauffeurs indiquent au tachygraphe (l'outil censé contrôler leurs prestations) qu'ils sont en pause, alors qu'ils déchargent une cargaison, par exemple.

La décision récente d'autoriser des « super-camions » en Belgique est encore un exemple de l'avantage donné au transport routier face au train, au détriment de toute considération écologique²⁴.

La taxe kilométrique, une bonne idée ?

Pour limiter le nombre de camions et de voitures, certains proposent de mettre en place une taxe kilométrique. Plus l'utilisateur roule, plus il paie. D'autres proposent plutôt des péages à l'entrée des villes, comme cela se fait dans des grandes villes (Londres, par exemple).

Le PTB s'oppose aux taxes kilométriques ou péages pour les voitures de particuliers. C'est une taxe injuste et antisociale. Beaucoup de travailleurs n'ont pas le choix, vu la faiblesse de l'offre de transport en commun : prendre leur voiture est le moyen le plus rapide pour eux. Taxer cela, alors que les gouvernements désinvestissent dans les transports en commun à tous les niveaux (des trains aux bus) ne vise en réalité qu'un but : sous

21 Voir *De Standaard*, 21 avril 2015.

22 Directive 2002/15 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.

23 Règlement 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation dans le domaine des transports par route.

24 Voir par exemple, *RTL Info*, 4 février 2015.

une excuse écologique, faire rentrer de l'argent dans les caisses publiques. Et ce sont encore les travailleurs qui vont trinquer. Cette taxe est antisociale. Le CEO dans son Audi A6 paie autant aux heures de pointe qu'une nettoyeuse dans sa Citroën Saxo²⁵.

En revanche, le PTB soutient les taxes kilométriques ou des péages sur des camions. Les différents gouvernements régionaux belges ont, par exemple, mis en place une taxe kilométrique pour les camions de plus de 3,5 tonnes. Les tarifs varieront en fonction du poids du camion, de son degré de pollution et de la distance parcourue (entre 7,4 à 20 centimes d'euros selon le poids et la pollution). Le tarif de base sera de 11,3 centimes partout en Belgique. Mais à Bruxelles, un tarif plus élevé sera appliqué pour dissuader les camions d'y entrer. Toutefois, l'impact risque malheureusement d'être faible. D'une part, l'argent récolté servirait en premier lieu à... réparer les routes ! D'autre part, sans un investissement dans le fret ferroviaire, et une reprise publique des entreprises de fret récemment privatisées, il est illusoire d'imaginer que le transfert routier va se faire « naturellement ». L'objectif semble plutôt être de récolter de l'argent pour continuer à investir dans le mode de transport le plus polluant : la route.

25 Tom De Meester, *Le PTB veut une alternative sociale et durable à la taxe kilométrique*, voir www.ptb.be.

2. FAIRE RENTRER LA SNCB DANS LE 21^e SIÈCLE

Pour relever le défi écologique et rendre réel le droit à la mobilité, la SNCB a besoin d'être profondément transformée. Les retards, les durées de trajets qui s'allongent, les trains annulés, l'absence de RER, la diminution du nombre de trains, le manque de places dans les trains, la fermeture des petites gares, les réductions du personnel, les tarifs qui augmentent, tout cela fait grogner les usagers et le personnel. A juste titre. Ce que le gouvernement et la direction de la SNCB présentent comme des solutions aggrave en réalité les problèmes (voir le chapitre 3). Dans ce chapitre, nous présentons ce qui, pour le PTB, constitue une alternative pour faire rentrer la SNCB dans le 21^e siècle.

Une étude récente (2010) résumait bien notre vision du développement de la SNCB : « afin de rendre les transports en commun plus attractifs pour les automobilistes, il faudrait qu'ils soient meilleur marché, que la qualité et la capacité des services fournis s'améliorent et que les entreprises adaptent leur politique de mobilité de façon à encourager leur utilisation »¹.

Pour le PTB, deux grands principes doivent guider la réforme du rail : un réseau dense, et une politique attractive (tant sur les services offerts, que sur les tarifs). Le tout devra s'accompagner de mesures incitatives, voire des mesures coercitives (pour les entreprises).

2.1 Plus il y aura de trains, plus les usagers vont s'en servir

La voiture se caractérise actuellement par une très grande flexibilité horaire et géographique : « Je vais où je veux, quand je veux » (en théorie, avec place de parking et sans bouchons). Actuellement et dans ce domaine, le train cumule deux handicaps (en plus de son coût) : il dessert de moins

1 A. De Witte et C. MacHaris, Faire la navette à Bruxelles : quelle attractivité pour les transports en commun « gratuits » ?, *Brussels Studies*, n° 37, Bruxelles, 2010, p. 15.

en moins d'endroits et les horaires sont contraignants (sans compter les retards). Ce handicap doit être surmonté. Le réseau de la SNCB doit être développé, pour qu'avec le train, « on puisse aller où on veut quand on le veut ».

Pour répondre à ce handicap, **un réseau de train dense** et des trains fréquents sont deux conditions essentielles, à combiner avec d'autres modes de transports en commun. A l'heure où certains veulent instaurer un service minimum en cas de grève, c'est un service maximum tous les jours de la semaine dont la population a besoin.

Un réseau dense. La direction de la SNCB prévoit la fermeture de 33 guichets et la fermeture de petites gares. Certaines lignes sont menacées et des correspondances sont supprimées. Au contraire, un réseau dense suppose l'ouverture de nouvelles lignes, par exemple dans les régions rurales.

Avant le développement massif de la voiture, un réseau de tramways ultra dense quadrillait le pays. Il permettait aux habitants des petits villages de rejoindre les villes moyennes et de là les grandes villes. En suivant la logique « les petits ruisseaux font les grandes rivières ».

C'est cette logique qu'il faut remettre au goût du jour. Premièrement, il faut des trains directs reliant les grandes villes entre elles (InterCity), et s'arrêtant à peu d'arrêts. Deuxièmement, les villes moyennes doivent aussi être reliées entre elles (Inter-Régionaux). Troisièmement, les petits villages et les petites villes doivent être reliés entre eux par des trains omnibus, les amenant vers de plus grandes villes.

Dans et autour des grandes villes, il sera aussi nécessaire d'élargir le réseau existant. L'achèvement du RER autour de Bruxelles doit être une priorité absolue dans cette optique. Le transport dans, à travers et autour de la capitale concerne des millions de trajets tous les jours. Dans un second temps, un réseau express de train (style RER) doit aussi être développé autour d'autres grandes villes du pays (Anvers, Liège, Charleroi, Gand). La complémentarité avec les réseaux urbains de transport en commun est ici importante, comme par exemple à Liège, avec le réseau de tram prévu. Tout aussi importante est la possibilité pour les usagers de combiner une partie de leur trajet en voiture. À Montpellier par exemple,

des grands parkings de dissuasion ont été créés pour permettre aux usagers de combiner voiture et tram.

Une fréquence dense. Les grandes villes belges doivent être reliées entre elles. Un train toutes les 20 minutes (trois par heure) en journée doit être un objectif². Des trains de nuit doivent également être prévus (avec une fréquence d'un train par heure à partir de 22h). D'autres pays l'organisent, pourquoi pas la Belgique ? En ce qui concerne le RER, dans et autour des grandes villes, un train toutes les 15 minutes est un minimum, surtout en heure de pointe.

L'intégration des horaires de bus et de trains doit également être repensée, surtout dans des zones rurales. Les bus doivent être complémentaires au train et s'adapter à ses horaires. Il s'agit d'un principe qui doit guider la mise au point des horaires des trains, mais aussi des autres modes de transports. Cela renforcera le sentiment « avec le train, je vais où je veux quand je veux ».

Une telle fréquence est cruciale pour augmenter le nombre de passagers transportés, mais également pour inciter un maximum d'automobilistes à délaisser leur voiture pour le train.

Un RER dès 2015 ?

La Ministre Galant a annoncé en grande pompe le lancement d'une quinzaine de nouvelles lignes « S » autour de Bruxelles. Il s'agit en fait surtout d'un relooking de lignes déjà existantes³. S'il s'agit d'une avancée, une étape, cela ressemble davantage à un RER « Canada Dry » : des lignes qui ressemblent à, ont l'aspect de, mais qui ne sont pas un RER. Bien sûr (et il faut le reconnaître) la fin des travaux à la jonction entre Josaphat et Schuman permettra de soulager la jonction Nord-Midi. Mais au-delà de ça et de l'ouverture supplémentaire... d'une (une seule !) gare en région bruxelloise, les navetteurs ne verront probablement pas de grande différence.

2 Pour comparaison, il y a actuellement plus de trois trains par heure entre Gand et Bruxelles, mais seulement deux trains par heure entre Namur et Bruxelles en-dehors des heures de pointe.

3 *La Libre Belgique*, 24 mars 2015.

2.2 Attirer les voyageurs plutôt que les repousser

Quinten Coucke est étudiant. Ses parents habitent à Knokke (Flandre Occidentale) et il étudie à Courtrai dans la même province. La distance à parcourir est de 66 kilomètres. Tous les dimanches, ce jeune étudiant prend pourtant... son vélo. La raison ? S'il n'y a pas de retard, il met 2 heures 15 pour arriver dans sa cité étudiante. Mais vu les nombreux retards, il lui arrivait souvent de mettre 3 heures 15. Dans sa lettre ouverte à la SNCB, il conclut : « si un jeune étudiant de 19 ans traverse plus rapidement sa province en vélo qu'en transport en commun, c'est qu'il y a un problème dans la structure élémentaire⁴. »

Le train pourrait être plus attractif. Ce manque d'attractivité est la conséquence de choix politiques qui, depuis des décennies, font la part belle aux modes de transports polluants (camions, voitures, avions). Un virage à 180° est nécessaire. Une politique active de développement du rail comme alternative à ces modes de transport polluants doit devenir une priorité politique. Tout le monde doit pouvoir se déplacer, même ceux qui n'ont pas de voiture ou peu de moyens. Selon le gouvernement et la direction de la SNCB, certaines gares n'ont pas assez de voyageurs. Le rapport entre le nombre de voyageurs et le nombre de gares n'est pas assez élevé. Il y a deux possibilités pour améliorer cela : celle de la direction est de réduire le nombre de gares. Celle du PTB est d'augmenter le nombre de voyageurs.

Trop souvent, les voyageurs doivent s'adapter à la politique de la SNCB (notamment aux conséquences des restrictions budgétaires décidées par le gouvernement). Au contraire, nous pensons que c'est à la SNCB et au gouvernement de tenir compte, en priorité, des besoins des usagers et de la population.

Les horaires et les cadences doivent permettre aux travailleurs, aux étudiants, mais aussi aux gens qui veulent sortir, de pouvoir se rendre au travail, à l'école, ou par exemple au cinéma, en visite chez des amis ou chez le médecin. Par exemple, la ligne de train Marloie-Liège permet à de nombreux étudiants habitant des contrées rurales de rejoindre Liège

4 *De Morgen*, 9 mars 2015.

pour y étudier. Une bonne gestion serait de prévoir des trains en suffisance pour permettre aux étudiants de rejoindre Liège, et inversement pour rentrer chez eux. Tout le contraire des plans actuels du gouvernement et de la SNCB qui prévoient de supprimer purement et simplement cette ligne pour des raisons financières.

Les correspondances aussi devraient être repensées. Entre trains locaux et trains régionaux ou nationaux, mais aussi entre le train et les bus. Si les correspondances sont mal réglées, un voyage devient vite une galère pour les usagers, en particulier les navetteurs.

Ensuite, les tarifs jouent aussi un rôle important dans l'attractivité des transports ferroviaires. L'accès en pleine égalité au service public de train nécessite qu'il soit accessible à tous, et donc bon marché. Toute augmentation du ticket de train vaut 1000 publicités pour la voiture : c'est la meilleure promotion pour inciter les usagers des trains à plutôt prendre la voiture. Un billet intégré entre les différents réseaux (train, bus, tram, métro) est une nécessité.

Dans la question des tarifs, il y a un aspect rationnel mais aussi émotionnel. Il ne s'agit pas seulement de convaincre les usagers que le train est moins cher que la voiture : les usagers doivent aussi le ressentir. Une baisse conséquente des tarifs est dès lors recommandée, ainsi que l'arrêt total des surfacturations (achat de billet dans le train, taxe diablo, etc.). Enfin, des tarifs plus bas diminueront l'agressivité de certains usagers envers les accompagnateurs de train. C'est le chemin inverse de celui prôné par le CEO de la SNCB (Jo Cornu) qui plaide pour une augmentation des tarifs en heure de pointe, quand les trains sont bondés au maximum.

A Aubagne, le bienfait de la gratuité : hausse de 173 % des voyageurs de bus

Le bus n'est pas le train. Mais l'expérience d'Aubagne est intéressante pour comprendre l'impact d'une diminution des tarifs sur la fréquentation des transports en commun.

À Aubagne (Sud de la France), tous les bus arborent la devise « liberté, égalité, gratuité ». Car les bus y sont entièrement gratuits. Comment est-ce

financé ? Les entreprises de plus de neuf salariés versent une taxe transport de 1,80 % sur la masse salariale de l'entreprise.

Le journal *L'Humanité* note : « Au bout de quatre ans, la pratique de la gratuité est entrée dans les mœurs. « Un pari réussi », pour la communauté d'agglomération (103 000 habitants) qui a vu une augmentation de la fréquentation de ses onze lignes régulières de 173 % depuis 2009. « Le premier mois, on a enregistré 57 % d'usagers en plus. On est passé de 6 000 personnes par jour à 10 000 ! On ne s'y attendait pas. Aujourd'hui, on atteint des scores qu'on ne trouve nulle part ailleurs », se félicite Nathalie Castan, responsable du service transports à la communauté d'agglomération, qui regroupe Aubagne et douze petites communes⁵ ».

Le transport par train doit être plus rapide et ponctuel. La ponctualité, surtout depuis la scission de la SNCB en 2005, est catastrophique. Selon le site Belate.be, entre janvier et juillet 2014, un train sur quatre était en retard. Sur 788 619 trains mis en route, 24,6 % avaient au moins cinq minutes de retard⁶. Si on retire les omnibus (L), le taux de retard des IC est de un train sur trois⁷ ! Trains en panne, trains supprimés ou ne faisant qu'une partie de l'itinéraire, dérangements aux installations, retards accumulés, sont bien trop souvent le lot des usagers. Toute une série de ces incidents sont pourtant évitables. Trop souvent, ils sont dus au manque d'entretien – consécutif aux mesures d'économies des divers gouvernements – ou au manque de communication rapide et coordonnée entre l'opérateur qui fait rouler les trains (SNCB) et le gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel) qui veille aux voies. Là où avant il n'y avait qu'un intervenant, il y en a maintenant un pour chacune des sociétés.

Un conducteur de train nous a expliqué la tactique de la SNCB pour résoudre le problème de ponctualité : « La politique actuelle de la SNCB est de... rallonger les temps de parcours pour augmenter artificiellement la ponctualité. Ainsi, le voyage dure plus longtemps entre, par exemple, Bruxelles et Namur. Le train doit attendre davantage de minutes dans

5 Ixchel Delaporte, « À Aubagne, la petite révolution des bus gratuits », *L'Humanité*, 30 décembre 2013.

6 Infrabel arrive à environ 90 % des trains ponctuels sur cette même période, mais en utilisant une autre méthode de calcul : au moins 6 minutes de retard.

7 Antoine Clevers, « Un train sur quatre est arrivé en retard en 2014 », *La Libre Belgique*, 17 septembre 2014.

certaines gares, juste pour rallonger le temps de parcours. Il m'arrive très souvent de devoir m'arrêter pour ne pas arriver à l'avance en station. Entre Bruxelles et Namur, on allait plus vite à l'époque de la vapeur ! ».

Pour la question de l'attractivité, du personnel en suffisance est indispensable. C'est important pour gérer et entretenir ce réseau dense. Mais aussi pour permettre un accueil de qualité des voyageurs en gare ou dans les trains. Tant pour aider (personne à mobilité réduite, groupe d'enfants,...), informer (par exemple, sur les retards, pour trouver le meilleur tarif ou itinéraire...) ou veiller à la sécurité des usagers (prévenir les secours, éviter le vandalisme, déneiger le quai, etc.). C'est une avancée pour une société à dimension humaine, mais également une aide pour garantir la ponctualité des trains. Dans ce sens, nous sommes contre les « one-man-car » (train sans accompagnateurs) et pour la réouverture de nombreuses gares actuellement laissées à leur triste sort.

La ponctualité et la rapidité du train doivent aussi être des objectifs pour attirer les voyageurs. D'une part, il faut des trains directs reliant les grandes villes entre elles et s'arrêtant à très peu d'arrêts. D'autre part, des trains s'arrêtant à davantage d'arrêts doivent relier les villes entre elles aussi et amener les navetteurs vers les grands centres ferroviaires. Réduire les temps de trajets en train doit également être un objectif.

Les accidents en train sont beaucoup moins nombreux et moins meurtriers que ceux survenant sur la route. La Belgique a connu 723 tués sur nos routes en 2013, contre 15 avec le rail, essentiellement des collisions aux passages à niveau, et accidents impliquant un train en mouvement⁸. Lorsque des accidents de train surviennent, ceux-ci peuvent être terriblement meurtriers (comme Buizingen). C'est pourquoi les systèmes ETCS⁹ doivent être installés sur les trains et sur les infrastructures pour améliorer la sécurité et éviter des catastrophes ferroviaires. Toutes les locomotives utilisant le rail belge doivent en être équipées.

8 Eurostat.

9 Le système ETCS (European Train Control System) est le système européen de contrôle et de régulation permanente de la vitesse et du freinage d'un train d'une façon automatique. Il y a plusieurs versions de l'ETCS. Dans le cas de l'ETCS niveau 1, la transmission des informations se fait par des balises. Dans le cas de l'ETCS niveau 2, celle-ci se fait au moyen du système GSM-R, un système de communication international sans fil, spécifique au monde ferroviaire.

2.3. Un réseau dense pour le fret aussi

Non seulement ce réseau, quadrillant le pays, doit servir à transporter des personnes, mais aussi au transport de marchandises. Les zonings industriels et les entreprises doivent être reliés au réseau ferroviaire. Le trafic de fret doit être organisé du niveau local jusqu'au niveau international : raccordements d'entreprises et de zonings au réseau ferroviaire national. Le développement du transport intermodal (des camions déposent leurs conteneurs sur des trains pour des longues distances, etc.) doit être une priorité.

Le « transport combiné accompagné » est un mode de transport de marchandises déjà appliqué avec succès dans plusieurs pays. Le roLa (rollende Landstrasse) en Autriche et en Allemagne, et le rA (rollende Autobahn) en Suisse en sont deux exemples : les camions montent sur le train, dans des wagons adaptés, et sont transportés par rail. Les chauffeurs prennent place dans les compartiments assis ou avec couchettes et reprennent la route au volant de leur camion une fois arrivés à la gare terminale.

Ceci étant, il est évident aussi que des mesures plus contraignantes devront être prises. Par exemple, en interdisant certains transports polluants par la route comme les « super-camions ». Une augmentation des contrôles de sécurité et de respect des règles sociales est aussi nécessaire sur les camions. Enfin, pour le PTB, il faut favoriser aussi les modes de transports moins polluants en rendant obligatoire le transport des marchandises sur longue distance par conteneur, par chemin de fer ou sur les voies navigables.

2.4 Un plan porté par un large mouvement

Une SNCB du 21^e siècle, qui garantit un environnement sain et le droit à la mobilité, nécessite le soutien de la population et des syndicats. En Angleterre, un mouvement regroupant les syndicats des cheminots et des associations des usagers dénonce les conséquences catastrophiques de la libéralisation et organise des actions.

En Belgique, certains l'ont déjà compris. Ainsi, de nombreux citoyens se sont exprimés contre le nouveau plan de transport, lors des soirées de présentation de celui-ci. Des associations ont vu le jour pour défendre des lignes menacées. A Gentbrugge (dans la banlieue gantoise), la fréquence des trains a

été réduite avec le nouveau plan de transport. Le train ne passe plus qu'une fois par heure. La SNCB étant sourde aux pétitions, les habitants du quartier ont donc décidé d'organiser un festival « Wijk zonder trein » (« Quartier sans train »). Dans le reportage de la VRT, une navetteuse témoigne : « Avant, je mettais vingt minutes pour aller au travail, tout en déposant mes enfants. C'est devenu une heure, ce qui fait que je perds une heure et demie chaque jour ». Et la problématique touche toutes les petites gares. L'organisateur du festival conclut : « Nous ne sommes pas contre la SNCB. Nous sommes au contraire les plus grands fans de la SNCB : nous voulons plus de trains ». Un bel exemple de solidarité entre navetteurs et cheminots.

3. LES TROIS CONDITIONS D'UN TRANSPORT FERROVIAIRE EFFICACE

Pour que cette vision d'un rail attractif prenne vie, pour que de plus en plus d'usagers l'utilisent, certaines conditions doivent être remplies. C'est impossible avec une SNCB libéralisée, privatisée, sous-financée, ou bureaucratique.

3.1 Un rail financé en fonction des besoins

Aujourd'hui, le budget du rail n'est pas décidé en fonction des besoins de la population mais en fonction des coupes budgétaires du gouvernement. Nous voulons remettre le budget de la SNCB sur ses pieds : c'est d'abord en déterminant les besoins (par un processus participatif) que nous fixons le budget. Et non l'inverse. Investir dans les transports publics, c'est investir dans notre bien-être (social et environnemental). Ce n'est pas une « charge », « une perte ». L'utilisation du budget doit être transparente, contrôlée de façon démocratique. Ce contrôle est la meilleure garantie contre le gaspillage. Nous pouvons aussi nous inspirer de l'exemple d'Aubagne en France où les transports en commun gratuits ont été développés grâce à une petite taxe sur les entreprises.

Dans son plan Cactus, le PTB proposait un plan d'investissement pour un renouveau social, écologique et démocratique¹. Un plan d'investissement d'une vingtaine de milliards d'euros, financés par différentes mesures mettant à contribution les riches et les grosses fortunes (taxe des millionnaires, fin des cadeaux fiscaux comme les intérêts notionnels, etc.). Dans ce plan Cactus, un milliard d'euros par an était réservé à un masterplan pour le développement des transports en commun.

Une autre piste est aussi de consacrer une partie des recettes de la taxe kilométrique, introduite sur les camions par les gouvernements régionaux, au développement du rail. Telle qu'elle vient d'être votée, cette taxe rapporterait plus de 600 millions d'euros par an. Une partie serait consacrée à l'entretien des routes² et une autre au développement de modes de transport moins polluant comme le rail.

1 www.ptb.be/plancactus.

2 Les camions participent trop peu à l'effort d'entretien des routes alors qu'ils les abiment plus que les voitures.

Et à tous les Galant et Cornu du monde qui estiment que le rail coûte trop cher, il suffit de comparer les moyens accordés à la SNCB (qui seront de l'ordre de 2 milliards en 2019) aux moyens mis dans les voitures de société (4 milliards chaque année). Non pas que toutes les voitures de société doivent être supprimées. Il s'agit là d'un choix politique. Et on ne peut pas, d'un côté, dire qu'il n'y a plus de moyens pour le train (et diminuer son financement de 20 %) et, de l'autre côté, refuser d'ouvrir le débat sur les voitures de société, en priorité pour les hauts revenus.

3.2 Un fonctionnement démocratique et participatif

En ce sens, un débat public doit permettre de définir des priorités, les attentes de la population. Ce n'est pas avec des décisions qui prennent uniquement en compte les directives européennes et les restrictions budgétaires que le rail doit être géré. Au contraire, c'est en intégrant l'avis des usagers, celui des associations de défense de l'environnement, des travailleurs et de leurs organisations syndicales, que le rail pourra mieux répondre aux besoins sociaux et environnementaux. Avec les moyens technologiques actuels, il est tout à fait possible de sonder correctement l'avis et les besoins des usagers. Cette participation doit se faire à de nombreux niveaux, pas seulement dans les conseils de gestions centralisés, pour permettre un débat de société le plus large possible. Il permettra aussi un contrôle et une bonne gestion de la société de transport.

Dans cette logique, les soirées de présentation du nouveau plan de transport organisées en 2014 par les responsables de la SNCB, pour rencontrer des usagers élus locaux, étaient une démarche positive. L'objectif était en l'occurrence de présenter le nouveau plan de transport sans d'ailleurs ouvrir le débat à son sujet. C'est ce genre d'initiatives participatives qu'il faut développer. C'est grâce à ce débat participatif qu'il sera aussi question des moyens à accorder à l'entreprise ferroviaire et des choix politiques à réaliser. Dans le même ordre d'idée, la gestion doit être tout à fait transparente. Loin des contrats cachés, de la corruption, etc. Tout comme pour l'ensemble des services publics, les dirigeants doivent avoir des salaires corrects, mais ne doivent pas être des pilleurs.

Nous soutenons enfin les syndicats. Ils sont en première ligne pour pouvoir exercer un contrôle des budgets, pour veiller à la mise en place des politiques d'intérêt public déterminées de manière participative ou pour veiller à la qualité des conditions de travail, nécessaires pour un transport de qualité. C'est en respectant les travailleurs qu'on évitera les grèves. Pas en tentant illégalement de les interdire.

3.3 Un rail public

Le rail doit être public car il répond à un droit fondamental (la mobilité) et ne peut être une source de profit pour des actionnaires. Il doit répondre aux besoins locaux, régionaux, nationaux et internationaux en mobilité. Seul un rail public peut mettre l'intérêt général au-dessus des intérêts particuliers. Un service public doit permettre une meilleure planification.

Un rail public est aussi moins coûteux pour l'État et permet de répartir des fonds de façon non liée au marché. Par exemple les bénéfices obtenus grâce au transport de certaines marchandises devraient pouvoir servir là où il est le moins rentable (trafic de marchandises diffus, lignes rurales, etc.). Un rail public est aussi meilleur pour la sécurité.

Évidemment, la société publique doit aussi bien gérer les infrastructures (rails, gares) que le transport de personnes et de marchandises (en ce compris l'entretien des machines). Cette société ferroviaire publique et intégrée sera la condition sine qua non pour développer un réseau dense et attractif. La scission entre gestionnaire des infrastructures et transport de voyageurs ou de marchandises provoque en effet l'inefficacité et le gaspillage.

Le privé n'a pas à s'engraisser sur le dos du public. Nous refusons d'entrer dans les partenariats public-privé (PPP) ruineux (comme le tunnel pour arriver à l'aéroport de Zaventem) et la sous-traitance effrénée, aussi coûteuse qu'inefficace et antisociale.

Le tableau 3 présente (en résumé) les méfaits de la privatisation et de la libéralisation du rail dans différents pays. On peut y lire les détails du livre noir de la libéralisation du rail.

Tableau 3. Les méfaits du rail privatisé et libéralisé

Argument des pro libéralisation	En réalité	Un exemple ?
Le rail est plus efficace et coûte moins cher à l'État	Le rail coûte plus cher à la collectivité	En nationalisant 11 lignes au Royaume-Uni, on pourrait réaliser une économie de 856 millions d'euros entre 2015 et 2020
Prendre le train coûte moins cher quand il est géré par le privé	Les tarifs augmentent fortement	En Angleterre, les tarifs ont augmenté de 27 % entre 2010 et 2015.
Le privé investit dans le rail	Les investissements de base comme la sécurité baissent	1800 accidents ferroviaires en Grande-Bretagne entre 1996 et 2000 (5 fois plus qu'en France)
Libéraliser le rail c'est lui donner un second souffle	Le rail privé transporte moins de marchandises	Le volume de marchandises transportées par rail en France a baissé de 40 % depuis la libéralisation du fret en 2006.
Les voyageurs aiment avoir le choix et sont pour la libéralisation	Là où c'est libéralisé, les voyageurs demandent massivement le retour au rail public	Aux Pays-Bas, une enquête montre que seulement 4 % des personnes interrogées pensent que la privatisation a eu un effet positif sur les prix, 8 % sur la qualité et 10 % sur le service

3.4 Pourquoi le rail doit être public

Pour les défenseurs de la libéralisation, la concurrence entre les entreprises ferroviaires est positive pour stimuler l'innovation et amènerait les tarifs vers le bas et la qualité vers le haut. En fait, c'est tout à fait l'inverse qu'on peut constater dans les pays qui ont appliqué la libéralisation et la privatisation du rail : coût plus élevé pour la collectivité, tarifs en hausse, qualité en baisse, pollution plus importante, plus d'accidents : voilà les réelles conséquences de la libéralisation et de la privatisation du rail. Accrochez vos ceintures : tour d'horizon d'un véritable livre noir de la libéralisation du rail.

Le rail privé coûte plus cher à la collectivité

Contrairement à ce que les demandeurs de la libéralisation et de la privatisation affirment, ce n'est pas du tout une économie pour l'État. Au Royaume-Uni, une étude a démontré que, suite à la libéralisation et la privatisation du rail, les investissements publics ont augmenté. Les investissements dans le matériel roulant ferroviaire ont chuté. Ainsi, pour la période 1989 à 1993 (juste avant la privatisation), les investissements sur le matériel roulant étaient de 3,2 milliards de £. Entre 2008 et 2012 (dernières années dont nous avons les chiffres), le total ne s'élève plus qu'à 1,9 milliards de £ d'investissements privés... mais qui bénéficient d'une garantie d'État. Au total, plus de 90 % des investissements dans le rail britannique restent, en outre, des investissements publics. « La privatisation n'a pas apporté de l'investissement privé et a augmenté les charges financières de l'État », conclut l'étude.

Comme le privé refuse d'investir, c'est à l'État qu'en revient la charge. La libéralisation et la privatisation sont donc de gigantesques transferts public-privé. Les autorités publiques (avec l'argent de leurs contribuables) déboursent des sommes très importantes pour des investissements dans le rail. Et les profits réalisés sont empochés par des entreprises privées. Virgin West Coast Main Line a versé 499 millions de £ (711 millions d'euros) de dividendes à ses actionnaires entre 1997 et 2012, tout en recevant 2,5 milliards de £ de subsides publics (3,55 milliards d'euros). Selon The Guardian, les compagnies de transport ferroviaires ont payé 200 millions de £ (284,5 millions d'euros) de dividendes à leurs actionnaires en 2013, alors que l'État déboursait 4 milliards de £ (5,7 milliards d'euros) en subsides³.

Un rapport de TUC (Trades Union Congress) sorti en mars 2015 montre aussi les centaines de millions de £ qui pourraient être économisés entre 2015 et 2020. Pour cela, il faudrait renationaliser les 11 lignes ferroviaires dont la franchise (la licence qui permet d'exploiter le rail sur ces lignes) expire entre 2015 et 2020. Pour la procédure d'octroi des licences, 66,7 millions de £ par an (95 millions d'euros) pourraient être épargnés. De plus, chaque entreprise a aussi sa stratégie marketing et son management (administration) propre. Si tout était regroupé en une seule entreprise publique, cela permettrait d'économiser 37,6 millions de £ par an

3 Gwyn Topham, « Train operators pay £200m to shareholders after £4bn subsidy », *The Guardian*, 16 avril 2014.

(53,5 millions d'euros). Au total, ce sont 602 millions de £ (soit 856 millions d'euros) qui pourraient être économisées en 5 ans si on regroupait en une entreprise et qu'on renationalisait les entreprises qui exploitent les 11 lignes de chemins de fer dont la franchise arrive à échéance.

Les PPP, une solution ?

En Belgique, face au manque de moyens, un premier grand PPP (Partenariat Public-Privé) a été réalisé : le fameux projet Diabolo, à savoir la construction du tunnel permettant de relier la gare de l'aéroport de Bruxelles-National aux axes importants du réseau ferroviaire belge et aux principales villes européennes. Le principal problème pour ce tunnel résidait dans le prix prévu : 678 millions d'euros. Avec la politique de désinvestissements publics, le gouvernement Verhofstadt II a élaboré une construction PPP avec la SA Northern Diabolo. Le contrat prévoyait que la SA Northern Diabolo investirait 290 des 678 millions d'euros dans le tunnel. En échange de ces 290 millions, elle voulait naturellement un « retour garanti ». Au total, via trois mécanismes (rente annuelle, taxe sur chaque billet de et vers l'aéroport, et 0,5 % de la vente annuelle de tous les billets de train), la SA Northern Diabolo recevrait donc au terme de 35 ans un retour (non indexé et sur base des nombres actuels de voyageurs) de 933,1 millions d'euros pour un investissement de 290 millions⁴. On le voit, les PPP n'améliorent en rien l'efficacité, et sont surtout tout bénéfice pour le privé...

Le rail privé coûte plus cher aux voyageurs

Avec la libéralisation, les sociétés privées de transport sont avant tout à la recherche de profits. D'abord via une hausse des tarifs. Ainsi, actuellement au Royaume-Uni, le prix à payer au km est de 2 à 3 fois plus cher qu'en France ou qu'en Espagne par exemple⁵. Le 5 janvier 2015, les militants de la campagne « Action for Rail » (qui demandent une renationalisation du transport ferroviaire) dénonçaient dans une cinquantaine de gares anglaises les hausses de tarifs : + 2,5 % au 1^{er} janvier 2015 et une hausse de + 27 % depuis 2010. Une analyse de Action for Rail démontre également qu'un travailleur anglais dépense en moyenne 17 % de son salaire pour un abonnement mensuel de Brighton à Londres, alors que pour un même trajet, le travailleur allemand dépense 9 %, et l'italien seulement 6 %.

4 Voir <http://www.solaire.org>.

5 CRESC, *Public Interest Report, The great train robbery*, 2013, p. 120.

Il est évident que certaines lignes sont plus rentables que d'autres. En Belgique, la ligne Nivelles-Bruxelles par exemple est ultra rentable : de nombreux navetteurs l'utilisent quotidiennement. Inversement, la ligne Marloie-Liège est beaucoup moins rentable : elle est plus longue, vallonnée et moins fréquentée. En soi, ce n'est pas un problème : dans une société qui exploite les lignes sur tout le territoire, des équilibres se font entre les lignes plus rentables et les lignes moins rentables. Avec un morcellement du trafic entre différentes sociétés (privées), le privé va en priorité exploiter les lignes qui rapportent le plus.

Le rail privé est beaucoup plus dangereux

Selon les statistiques officielles européennes, les accidents de rail étaient extrêmement nombreux au Royaume-Uni entre 1996 et 2000. Environ 1800 accidents de rail (tous types d'accidents) avaient lieu chaque année au pays de Thatcher. En comparaison, un pays comme la France (qui a un réseau presque deux fois plus grand) comptait trois fois moins d'accidents sur la même période (entre 500 et 600 accidents de tous types par an). La Belgique, pour sa part, compte quinze fois moins d'accidents (environ 120 par an) sur la même période⁶.

En Belgique, différents accidents impliquant des trains de marchandises ont eu lieu après la libéralisation⁷. En outre, les trains de marchandises privés ne peuvent pas être munis de dispositifs nationaux de sécurité, malgré le fait qu'ils soient répandus. La renationalisation de la gestion des infrastructures au Royaume Uni (en 2002) a provoqué une baisse spectaculaire du nombre d'accidents sur le rail britannique.

Le scénario est identique en Argentine. Le pays vient récemment de renationaliser son transport ferroviaire. Un élément déterminant dans cette décision a été la multiplication des accidents, notamment l'accident ferroviaire de Buenos Aires en 2012, dans laquelle 51 personnes sont décédées. Le leader syndical Roberto Nunez avait ainsi critiqué l'entreprise privée Trenes de Buenos Aires (TBA) pour ses « irrégularités et ses défaillances » sur la ligne de banlieue Sarmiento sur laquelle l'accident a eu lieu. TBA a admis n'avoir dépensé que 12 % de son bud-

6 Voir EuroStat.

7 D. Para, « La politique de fret ferroviaire en Belgique », *Études marxistes*, n° 89, 2010, Bruxelles.

get pour l'entretien du matériel. TBA a ainsi acheté du vieux matériel hors d'usage dans d'autres pays.

Le rail privé détériore la qualité

La ponctualité s'est dégradée fortement au Royaume-Uni, et n'a commencé à s'améliorer que lorsque la gestion des infrastructures du rail britannique a été renationalisée⁸.

L'argument du choix libre laissé à l'utilisateur est démenti par les faits : les passagers n'ont en réalité pas le choix, car pour une ligne donnée, les voyageurs n'ont en évidence qu'un choix de compagnie (voir De Morgen, 28/11/2014). On passe ainsi d'un monopole de service public à un monopole privé. Les libéralisations dans le secteur des télécommunications montrent aussi qu'on assiste à l'émergence de monopoles au niveau européen : quelques grandes compagnies contrôlent l'ensemble du marché européen.

Les compagnies de transport ferroviaire se concentreront aussi sur des lignes plus rentables. La libéralisation du transport de fret en est l'exemple parfait : le transport par train sur de petites distances (devenu plus cher) est délaissé au détriment de la route (plus avantageux économiquement à court terme).

Un voyage en train privatisé au Royaume-Uni

Patrick se rend régulièrement au Royaume-Uni. Il y fait l'expérience des trains privatisés. Il nous a raconté une expérience incroyable.

« Il y a quelques années, je me rendais en train de Prestwick à Stranraer (Ecosse). Après avoir pris la correspondance et parcouru un bout de chemin, un bruit bizarre se fait entendre dans une montée, et le train s'arrête. Le chef agité court d'un bout à l'autre du (petit) train. Il vient ensuite expliquer que le moteur est cassé, que le train va faire marche arrière en roue libre jusqu'à la première gare. De là, des taxis viendront nous chercher pour nous conduire à destination. Je croyais à une blague, mais c'est exactement

8 CRESC, *The great train robbery*, p. 122.

comme ça que cela s'est passé. Une fois dans un des trente (!) taxis, le quatre autres occupants, chauffeur compris, ont immédiatement compris que je n'étais pas du coin. Ils se sont excusés un par un pour le désagrément (très british !), me précisant que lorsque le rail était public, le réseau fonctionnait très bien, pas comme maintenant. Pour faire la conversation, je dis au chauffeur que ce doit être une bonne journée pour la compagnie de taxi. Il sourit, et me dit que ça se passe en moyenne une fois par semaine : 'Cela rapporte plus aux actionnaires de payer des taxis que d'entretenir préventivement le matériel' me précise un des passagers. »

Le rail privé détruit l'environnement

En Angleterre, des lignes de train importantes roulent toujours au diesel, ce qui n'est plus le cas en Belgique ou d'autres pays depuis très longtemps. En 2012, le train reliant Liverpool à Manchester, deux grandes villes anglaises, roulait toujours au diesel. L'augmentation des tarifs n'incite pas non plus les passagers à délaisser leurs voitures pour prendre le train⁹.

Le désastre pour les travailleurs

L'impact pour les travailleurs des entreprises ferroviaires n'est pas meilleur : restrictions de personnel, travailleurs de plus en plus sous pression, ce qui a des impacts importants sur la qualité du service. Tout le contraire de ce que les pro libéralisation affirment : ils estiment qu'un management privé est davantage capable de motiver les travailleurs, en vue d'améliorer le service.

Dans une logique de rentabilité, les entreprises privées de transport font d'abord trinquer l'emploi. La libéralisation du fret ferroviaire a mené à une réduction du personnel de l'ordre de 30 à 50 % (en Belgique, en France et en Allemagne).

Le rail privé transporte moins de marchandises

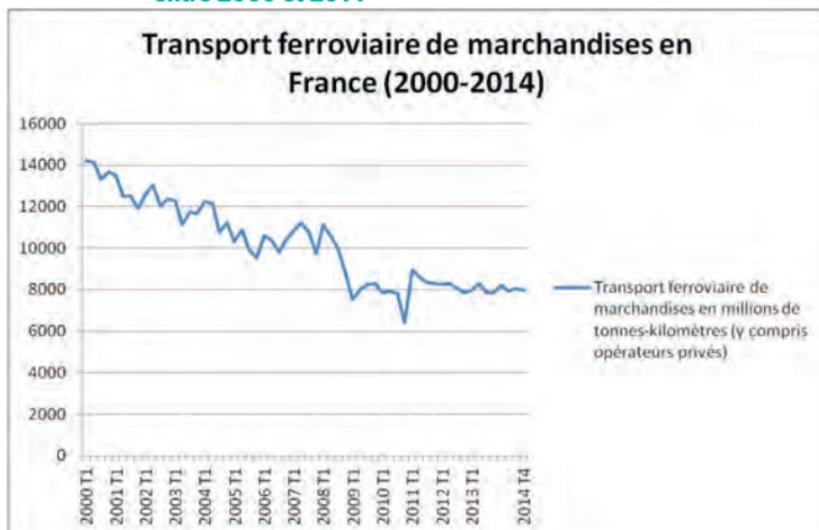
Selon la Commission européenne, la libéralisation du transport de mar-

9 Rebuilding Rail, *Final Report*, 2012, p. 22.

chandises par train allait donner un « nouveau souffle » au secteur. Presque 10 ans après la libéralisation du fret, c'est très loin d'être le cas. En France, suite à la libéralisation du fret ferroviaire (datant de 2006), la part du transport de marchandises effectué par train est passée de 16 % (niveau de 2005) à 15 % en 2013 (avec une descente jusqu'à 13,5 % en 2010). La part de la route est restée stable (80,8 à 80,6 %). Mais au niveau du volume de marchandises transportées, la baisse est très importante (environ 40 %). On passe de plus de 14.000 millions de tonnes-kilomètres à environ 8.000 millions de tonnes-kilomètres par an.

Globalement, il faut aussi constater que le volume total de marchandises transportées par voie terrestre (rail, camions) diminue. Au contraire, le fret aérien (uniquement sur l'aéroport de Paris), transport très polluant, augmente fortement¹⁰.

Graphique 2. Évolution du volume de marchandises transportées en France entre 2000 et 2014



(Sources : INSEE.)

10 Chiffres : INSEE. Pour une analyse plus complète du transport ferroviaire de marchandises, voir l'étude déjà citée de D. Para.

Pays-Bas

Aux Pays-Bas, le rail a également été libéralisé et en partie privatisé. La Nederlandse Spoorwegen (NS, Compagnie de chemins de fers néerlandaise) est devenue une entreprise qui a pour but le profit, et non le service aux usagers¹¹.

Selon une commission d'enquête parlementaire sur les effets des privatisations, diverses études scientifiques ont montré que les usagers n'étaient pas contents de la libéralisation des transports en commun. La commission d'enquête parlementaire a fait réaliser une étude d'opinion qui montre que 41 % des gens interrogés sont d'avis que la privatisation est négative pour l'intérêt général. Seuls 16 % estiment le contraire, le reste ne se prononce pas ou n'a pas d'avis.

Les indicateurs confirment cette image négative : la majorité pense que les privatisations dans les secteurs de l'énergie et des transports en commun ont un effet négatif sur le prix, la qualité et le service. Pour le rail, 62 % des personnes interrogées estiment que la libéralisation a eu un impact négatif sur le prix, 56 % un impact négatif sur la qualité, et 51 % un impact négatif sur le service. Seulement 4 % (!) des personnes interrogées pensent que la privatisation a eu un effet positif sur les prix, 8 % sur la qualité et 10 % sur le service¹².

Selon une autre commission parlementaire, l'État doit verser chaque année des dizaines de million d'euros à des compagnies privées pour exploiter les lignes de train non-rentables¹³.

Une autre leçon intéressante des Pays-Bas est le scandale lié au train FYRA, du nom du train à haute vitesse acheté par la NS et la SNCB pour relier Amsterdam à Bruxelles. Ce train n'aura roulé que... 14 jours ! Dans

11 R. Van Schaak et N. Schouten, *De uitverkoop van het openbaar vervoer*, SP Nederland, déc. 2001.

12 Josje den Ridder, Paul Dekker, *Op Afstand gezet. Een onderzoek naar de publieke opinie op verzoek van de Parlementaire Onderzoekscommissie 'Privatisering en verzelfstandiging'*, 2012, La Haye, p. 49.

13 Parlementair onderzoek onderhoud en innovatie spoor, Rapport, 2012, La Haye, Tweede Kamer der Staten-Generaal, p. 54.

le cadre de l'enquête parlementaire qui a suivi sur la débâcle FYRA (qui a pris une ampleur de scandale national aux Pays-Bas), l'ex-président de la NS (Jan Timmer) a affirmé que la mère de tous les malheurs dans ce scandale était la privatisation de la NS. En 2001, la NS a mis 178 millions d'euros sur la table pour obtenir de l'Etat hollandais l'exploitation de la ligne Amsterdam-Bruxelles. Cette somme était beaucoup trop importante et a provoqué des problèmes financiers pour la filiale de la NS chargée d'exploiter la ligne (HSA). En conséquence, ils ont acheté un train moins cher (le FYRA), qui n'aura roulé que 14 jours avant d'être définitivement mis hors service. Le coût pour la NS et la collectivité se chiffre en centaines de millions d'euros¹⁴.

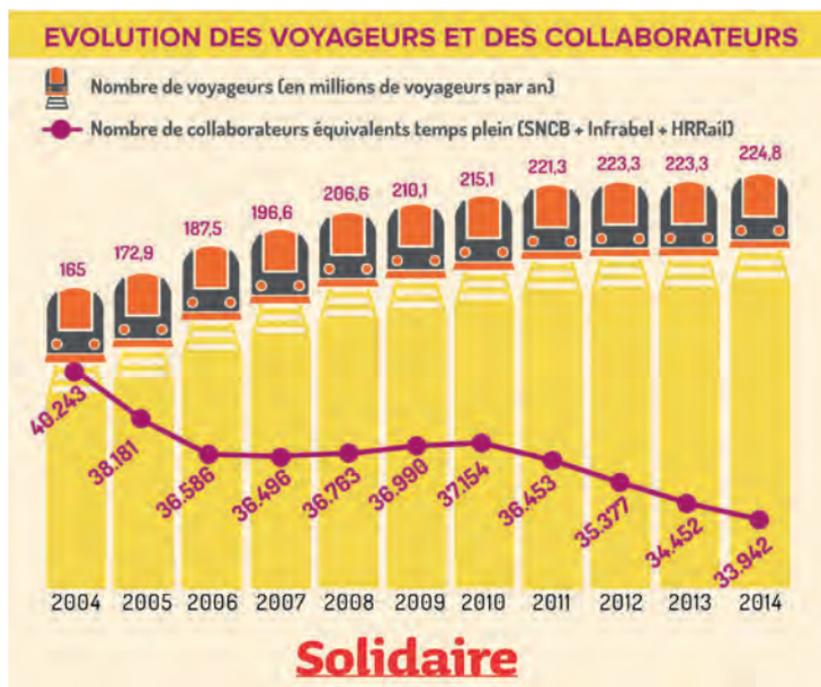
Enfin, aux Pays-Bas, la scission entre ProRail (qui gère les infrastructures) et la NS est complète depuis les années 1990. La contestation face aux effets de cette scission grandit, de tous bords politiques et idéologiques. Le syndicat FNV Spoor demande depuis longtemps la réintégration complète des deux entreprises en une seule entité. Autre exemple, Jaap Bierman, ex-consultant pour McKinsey, et actuel CEO de HTM, la compagnie de transports publics de La Haye, s'est prononcé pour la fusion entre NS et ProRail. Il donne un exemple très parlant. Dans le cas du Fyra, le train à haute vitesse qui a été choisi pour relier Amsterdam à Bruxelles, il faut que la réflexion soit totalement commune entre le transport de passagers et les investissements pour l'infrastructure. Si une entreprise gère l'infrastructure sans savoir ce que la compagnie de transport de passagers veut acheter comme matériel roulant, il est impossible de planifier les investissements.

14 Mark Duursma et Jos Verlaan, *De grande finale van het Fyra-debacle in drie etapes en vier wijze lessen*, 13 juin 2015, www.nrcq.nl. Voir aussi Roger Cohen et Alexander Weissnik, *De vier lessen van het Fyra-debacle*, 12 juin 2015, www.fd.nl.

4. LES PLANS DU GOUVERNEMENT

4.1 L'action désastreuse des derniers gouvernements

Depuis 1991, la SNCB est une entreprise publique autonome, avec le statut d'une Société Anonyme (S.A.). Si ses actions sont encore aux mains de l'État, l'entreprise ferroviaire est de plus en plus gérée comme une entreprise privée. Les gouvernements ont suivi pleinement les différents paquets ferroviaires européens. Paul Magnette (ministre PS des entreprises publiques) était d'ailleurs cité en exemple au niveau européen pour son application zélée des directives européennes à la SNCB.



Cette politique a contraint la SNCB à des mesures inspirées par la logique de la concurrence. Fin 2012, quelques 193 trains, considérés comme moins rentables, ont été supprimés. La SNCB réduit son

personnel. De 41 300 équivalents temps plein en 2001, on est passé à moins de 34 000 en 2014, alors que le nombre de voyageurs, lui, n'a pas cessé d'augmenter. Cela a une influence sur la sécurité, sur le service et sur l'offre. Les précédents gouvernements ont également décidé de supprimer des guichets et certaines gares (45 gares avec guichets sous l'ancienne législature), une augmentation du prix des billets de train, moins d'accompagnateurs de train, moins d'aide pour les moins valides, moins de personnel pour les informations aux voyageurs, moins de personnel de surveillance.

Le dernier gouvernement a aussi pris des initiatives de restrictions budgétaires. En 2013, la SNCB a subi 140 millions d'euros d'économies. Le ministre socialiste Jean-Pascal Labille a prévu pour 2014 une diminution de 100 millions d'euros sur les investissements et de 50 millions sur l'exercice d'exploitation.

4.2 Gouvernement Michel-De Wever : le sprint final vers la libéralisation

Le gouvernement Michel-De Wever se démarque par sa ferme volonté d'appliquer à la lettre les directives européennes pour achever la libéralisation des chemins de fer. En ce sens, le gouvernement fédéral n'opère pas réellement une rupture avec les gouvernements précédents. La ligne d'arrivée de la libéralisation approchant, il prépare simplement les chemins de fer belges pour le sprint final. Le gouvernement veut libéraliser le transport de passagers en 2017. Et il veut déjà préparer le terrain, avec la complicité de la direction de la SNCB. Le gouvernement a imposé des réductions très importantes (20 %) des moyens accordés à la SNCB et à Infrabel. Aperçu de quelques mesures.

Augmenter les tarifs

Le 31 mars 2015, Jo Cornu a présenté deux grandes options en ce qui concerne les tarifs. D'une part, donner la possibilité à la SNCB de moduler ses tarifs. L'idée est notamment d'introduire des tarifs plus hauts en heure de pointe. « Nous demandons simplement suffisamment de liberté pour pouvoir mener une politique tarifaire normale ». La réforme que la ministre Galant a présentée en juillet 2015 est dans la même logique

et propose aussi de « modifier » les tarifs (vers le haut). D'autre part, et plus largement, le CEO de la SNCB a dénoncé « des tarifs excessivement bas »¹. Une augmentation généralisée des tarifs est donc à prévoir, alors que ceux-ci n'ont cessé d'augmenter ces dernières années (par exemple, le Rail Pass a augmenté de 21 % en 10 ans). Cette politique tarifaire s'oppose totalement à l'idée même d'un service public en faveur de la population. Cette logique est de considérer que le premier rôle d'un service public est avant tout d'être rentable.

Il semble clair également que l'augmentation des tarifs va aussi avoir un effet... négatif sur les recettes. Le ministre flamand Ben Weyts, en charge de De Lijn, a reconnu qu'une augmentation des tarifs pouvait aboutir à une diminution de la fréquentation².



1 <http://www.lesoir.be/838107/article/economie/2015-03-31/patron-sncb-denonce-des-tarifs-excessivement-bas>

2 *De Morgen*, 24 octobre 2014.

Réduction de la dotation à Infrabel

L'idée est de réduire la redevance que la SNCB doit payer à Infrabel pour exploiter les infrastructures ferroviaires, ce qui permet à la SNCB d'exploiter les lignes à moindre coût. Selon un haut responsable de la SNCB, cela n'est qu'une « vestzak-broekzakoperatie », une opération de transfert d'argent entre la poche droite et la poche gauche de son pantalon. En effet, le gain pour la SNCB se transforme automatiquement en perte pour Infrabel. Mais l'objectif n'est pas là. L'idée est à terme de permettre à une SNCB privatisée ou à d'autres compagnies ferroviaires privées (suite à la libéralisation), d'exploiter les infrastructures ferroviaires à moindre coût. Mais Infrabel restant public, le manque à gagner sera pour la collectivité. « Privatisons les bénéfiques et socialisons les pertes », est le credo des décideurs du rail belge.

Suppression de plusieurs trains moins rentables

De Tijd du 9 mai 2015 évoque une piste pour le futur : la réduction de certaines lignes ferroviaires non-rentables. Selon les partisans de cette ligne, 80 % des voyageurs embarquent dans 15 % des gares. C'est vers eux que la SNCB devrait donc se tourner (et tant pis pour les autres). Il est évident que cela va à l'encontre même du projet de service public tel que nous l'avons développé plus haut.

L'idée du gouvernement serait donc de restreindre l'activité de la SNCB sur les lignes non-rentables. C'est ce projet qui a déjà en partie été mis en place par le nouveau plan de transport entré en vigueur le 15 décembre 2014.

Ces lignes seront délaissées, exploitées avec un service minimum, voire à terme supprimées. Cela a déjà été le cas de la ligne Libramont-Bastogne-Gouvy durant les années 1980, transformée en RAVEL pour vélos tandis que des bus compensaient les trains. Les trains récemment supprimés n'ont eux-mêmes pas été remplacés par des bus. Et pour cause : dans ces entreprises de transport public aussi, l'austérité fait rage !

Réduction des investissements

Les 3 milliards d'euros de réduction des budgets d'Infrabel et de la SNCB

sur la législature 2015-2019³ vont avoir un impact sur de nombreux aspects de la gestion du rail, notamment les investissements.

Dans une note au conseil d'administration d'Infrabel, il est indiqué que « comparativement au montant fixé dans l'arrêté royal du 21.03.2014 pour la dotation fédérale d'investissement d'Infrabel, la réduction du périmètre d'investissement envisagée en 2015 porte sur un montant total de 150,6 millions euros. *Cette contraction d'une ampleur inédite impliquera nécessairement le ralentissement (voire même l'arrêt complet) de très nombreux chantiers dans divers domaines, mais ne pourra en aucun cas affecter la sécurité d'exploitation.* »⁴

Les mesures d'économies sont de différents types : le report de travaux sur certaines voies et sur des caténaires, l'arrêt partiel ou total de certaines extensions de capacité (notamment dans des gares), le report de certains travaux de renouvellement des installations électriques, etc. Selon la note adressée au Conseil d'administration, cela aura un effet important sur le rail : cela entraînera un surcoût (notamment pour sécuriser les chantiers arrêtés et dédommager certains entrepreneurs), mais aussi cela affectera la productivité d'Infrabel. Enfin, « le report de certains travaux de renouvellement de voies particulièrement critiques pourrait entraîner la mise hors service des lignes concernées » !

Même certains travaux dans le cadre du RER seront reportés. La fin des travaux sur la ligne 161 (Bruxelles-Namur) seront ainsi reportés de 2025 à 2026. La date définitive de mise en service du RER n'est pas encore fixée, car cela dépend encore des autres mesures budgétaires décidées. Certains parlent déjà de 2030⁵.

Enfin, alors que le plan d'investissement initial d'Infrabel pour 2013-2015

3 On a souvent évoqué le chiffre de 2,1 milliards d'euros de restrictions budgétaires. En réalité, il y aura sur le total de la législature 2,1 milliards d'euros de coupes budgétaires. Cela provient de l'addition des restrictions sur les 5 ans décidées par le gouvernement Michel-De Wever (188 millions en 2015, + 306 en 2016, + 425 en 2017, + 544 en 2018, + 663 en 2019). A ces 2,1 milliards d'euros, il faut rajouter les 150 millions d'euros structurels (annuels) de restrictions budgétaires décidé par le gouvernement Di Rupo qui auront encore des effets.

4 Marc Smeets, *Note au Conseil d'administration. Budget d'investissement 2015*, 16 décembre 2014, p. 2.

5 « Le RER en 2030 ? La nouvelle passe mal », *L'avenir*, 15 janvier 2015, www.lavenir.net.

avait déjà été estimé à 26 milliards d'euros (au lieu des 42 milliards d'euros prévus initialement), la ministre Galant a en outre annoncé mi-juillet sa volonté de... supprimer ce plan d'investissement pour le remplacer par un autre de 5 ans ! Alors que le Plan est le résultat d'un travail de préparation de plusieurs années, elle jette ainsi le travail de centaines de personnes à la poubelle. Cela provoquera la pagaille sur les chantiers, ne sera certainement pas plus efficace et l'arrêt des chantiers provoquera un surcoût.

Réduction du service à la population

C'est tout le service à la population qui est attaqué, dans une pure logique de rentabilité. On a déjà parlé du plan de transport qui a fortement réduit l'offre sur certaines lignes. Un autre exemple est la décision de la SNCB de fermer 33 guichets. Il y a environ 500 points d'arrêts SNCB en Belgique. Deux tiers (350 environ) n'ont déjà plus de guichet : tout y est automatisé. Avec la fermeture de 33 guichets supplémentaires, ce seront presque 400 points d'arrêts sans guichets.

La volonté de la direction de la SNCB est de forcer les voyageurs à acheter leur billet sur Internet à l'avance, ou se rendre aux automates. Mais comme ceux-ci sont régulièrement en panne, les voyageurs doivent acheter leur ticket dans le train... avec un supplément de 7 euros. S'ils arrivent à prouver que l'automate était en panne, ils pourront se faire rembourser, mais après une procédure qui peut prendre 2 mois (trouver les preuves, envoyer une lettre, contacter le service clientèle qui est débordé, etc.). Autant dire que beaucoup de gens ne vont pas réclamer. Sans compter que les cartes de banque ne sont pas acceptées dans le train. Donc, s'ils n'ont pas le cash ou une carte de crédit, le supplément sera de ... 75 euros !

Un délégué syndical nous explique : « Le management voit le guichetier comme uniquement quelqu'un qui vend un billet. Mais c'est faux ! On fait beaucoup plus que ça. Il y a tout un rôle social aussi au guichet : on conseille les gens, on leur indique la formule la plus avantageuse, on peut les rassurer aussi, on leur indique l'horaire des trains, on fait les abonnements. Avec 10 % de la population belge illettrée, ça m'arrive très souvent d'écrire le billet (un rail Pass par exemple) pour les voyageurs. Avec la fin des guichets, c'est tout ce rôle social qui va être détruit. Un automate ne remplacera jamais ce rôle social. »

Réduction du nombre de cheminots

Le gouvernement prévoit de faire des économies pour réduire le nombre de cheminots. Jo Cornu a déjà annoncé avoir réduit les effectifs de 3,4 % pour la SNCB en 2014, pour passer sous la barre des 20.000 ETP (uniquement la SNCB).

Chez Infrabel, le budget 2015 prévoit l'arrêt total des recrutements sauf pour les métiers en pénurie. Histoire d'espérer gagner 26 millions d'euros en 2015.

En juillet 2015, la ministre Galant a aussi annoncé sa volonté d'augmenter la productivité de 20 %. Cela est réalisable selon elle en réduisant le nombre de cheminots de 7000 équivalents temps plein ! Contrairement à ce que la ministre annonce, la réduction de nombre de cheminots va bien sûr se faire sentir et affectera la productivité de la SNCB. Cela aura notamment des effets sur le service à la population, sur la ponctualité, ainsi que sur les travaux à réaliser.

4.3 Vers une privatisation ?

Outre la libéralisation, c'est-à-dire l'ouverture du transport ferroviaire de passagers à d'autres compagnies ferroviaires, une autre grande menace plane sur la SNCB : la privatisation, c'est à-dire la vente de la SNCB au capital privé. Cela n'est pas écrit noir sur blanc dans l'accord, mais tout indique que c'est ce que prépare le gouvernement.

Récemment, Galant et Cornu ont menacé : si les coupes budgétaires ne sont pas effectuées, ce sera la privatisation : « Nous allons faire des chemins de fer belges, ce que nous avons fait à bPost et à Belgacom. Et si vous n'êtes pas avec nous, nous serons contre vous ! » a lancé Dominique Offergeld, Che de cabinet de Galant dans une réunion syndicale.

Le philosophe américain Noam Chomsky a bien résumé comment les différents gouvernements de par le monde ont préparé la privatisation : « Désinvestissez, faites en sorte que cela ne fonctionne plus, les usagers se mettent en colère, et il ne vous reste plus qu'à le vendre au capital privé. » L'histoire récente des entreprises publiques détenues par l'État belge prouve tout à fait ce que Chomsky décrit : les banques (Crédit communal, CGER), la SABENA, Belgacom et la Poste sont concernées.

"That's the standard technique of privatization: defund, make sure things don't work, people get angry, you hand it over to private capital."



Noam Chomsky

C'est la technique classique de privatisation : désinvestissez, faites en sorte que les choses ne fonctionnent pas, les usagers se mettent en colère et il ne vous reste plus qu'à le vendre au capital privé.

Ces deux dernières entreprises ne sont plus détenues qu'en partie par l'État belge. Le gouvernement veut revendre les dernières actions pour renflouer les caisses de l'État.

Premier épisode : les désinvestissements publics

Depuis des années, le rail belge doit subir cure d'austérité sur cure d'austérité.

Le PPP Diabolo (décidé au début des années 2000) pour creuser un tunnel vers la gare de l'aéroport de Bruxelles-National est déjà un exemple de la conséquence du sous-financement (voir par ailleurs). Mais ce désinvestissement s'aggrave avec les années.

Par la suite, le gouvernement Di Rupo a coupé plusieurs centaines de millions d'euros dans les budgets Infrabel et SNCB. Par exemple, le plan d'investissement initial d'Infrabel pour 2013-2015 s'élevait à 42 milliards d'euros. Le gouvernement Di Rupo l'a ramené à 26 milliards d'euros.

Pour rappel, durant la législature 2015-2019, ce sont près de 3 milliards d'euros d'économies qui vont être réalisées sur le dos de la SNCB ou d'Infrabel. Jacqueline Galant prévoit aussi de revendre une partie du patrimoine de la SNCB.

Deuxième épisode : faire en sorte que le rail ne fonctionne pas

Dans un numéro de la revue *Études Marxistes* consacré aux retards à la SNCB, David Para notait : « les retards, contrairement à ce que la direction de la SNCB laisse entendre, ne sont pas dus à l'augmentation du nombre de voyageurs, mais bien à une volonté politique délibérée de désengager l'État au profit du privé [...]. L'État a investi de façon massive dans le développement du réseau TGV, dans la réalisation de gares de prestige ou de projets tels le Diabolo et la jonction d'Anvers, reliant directement les aéroports d'Amsterdam à Zaventem et Strasbourg. Au même moment, le réseau national reste à la traîne. Les temps de parcours sont parfois plus longs qu'il y a cinquante ans. Et les retards s'accumulent. Trains en panne par manque d'entretien. Ateliers qui ne disposent plus de stocks pour réparer les engins. Infrastructure laissant à désirer. Dans le même laps de temps, le nombre d'agents a diminué de façon importante rendant difficile l'exécution du service. Manque d'accompagnateurs de train, manque de conducteurs, manque de dépanneurs ou de visiteurs dans les gares⁶. »

Plus récemment, début janvier 2015 par exemple, de nombreux retards ont été constatés dans la circulation des trains. Selon Infrabel, cela est notamment dû au givre. Pour remédier à cela, Infrabel étudie « des solutions mais cela demande des investissements et du temps⁷. » Des investissements suffisants, ainsi que des conditions de travail correctes pour le personnel sont également deux conditions nécessaires à un transport ferroviaire sûr⁸.

Enfin, lors d'une conférence de presse le 10 juillet 2015, la ministre Galant a annoncé sa volonté de supprimer le Plan d'investissement plurian-

6 D. Para, *La ponctualité dans la politique ferroviaire en Belgique*, Bruxelles, 2011, p. 27.

7 http://www.rtb.be/info/societe/detail_sncb-des-retards-des-retards-toujours-des-retards?id=8723203

8 Voyez M. Dupuis et D. Para, « La sécurité dans la politique ferroviaire en Belgique », *Études marxistes*, n° 90, 2010.

nuel 2013-2025, et de les remplacer par des plans d'investissements de 5 ans (2015-2019). Non seulement les objectifs d'investissements sont revus à la baisse, mais annuler en pleine exécution un plan d'investissements, c'est vraiment vouloir faire en sorte que le rail ne fonctionne plus.

Le combat des idées est aussi important car le gouvernement et la direction de la SNCB veulent nous faire croire que c'est parce que le rail est encore public qu'il ne fonctionne pas. Ainsi, on parle du « cadre contraignant », « des cheminots fainéants », « de leur productivité qui n'augmente pas », « des billets de train pas assez chers », etc. Jo Cornu, CEO de la SNCB, est vraiment un champion pour cela. Il a, par exemple, incriminé les cheminots : « Ce n'est pas que le coût du travail est trop élevé, mais que pour le salaire versé, le nombre d'heures prestées est trop faible »⁹

Cette phase prépare aussi une éventuelle revente de la SNCB ou d'une partie de la société. Il s'agit donc de « rendre belle la mariée » pour mieux pouvoir la vendre au privé. La ministre Galant affirme, par exemple, vouloir réduire la dette de la SNCB, sans rappeler qu'elle est justement le résultat d'une politique de désinvestissement public et de la privatisation d'ABX (ex-entreprise de livraison de colis de la SNCB) et de B-Cargo (devenu B-Logistics).

Troisième épisode : faisons-les reculer

Rien ne permet de dire avec certitude que la SNCB sera vendue, ni quand cela pourrait se faire. Mais il faut être attentif aux signes avant-coureurs. Les fossoyeurs de la SNCB publique sont en tout cas à l'œuvre. Le gouvernement prépare (les esprits à) la libéralisation et la privatisation. Mais tout n'est pas encore joué pour autant. Les défenseurs de la SNCB publique peuvent encore faire reculer le gouvernement. La présence de syndicats forts à la SNCB est aussi un élément qui freine la privatisation. Selon le journal *De Tijd* (6 mai 2015), le ministre des Télécommunications et de la Poste Alexander De Croo (Open VLD) voulait permettre de vendre une partie des actions de la SNCB (en plus de bpost et Proxi-

9 *De Standaard*, 28 novembre 2014.

mus¹⁰). Mais le gouvernement aurait reculé de peur de la contestation sociale et des cheminots. C'est grâce à la résistance des syndicats que le chemin de fer Belge n'a pas suivi la voie britannique. Ceci explique mieux pourquoi les dirigeants de la SNCB ainsi que le gouvernement Michel-De Wever veulent y détruire la force syndicale. Ils tentent ainsi d'opposer les voyageurs aux cheminots en masquant les véritables problèmes de la SNCB, afin de mieux introduire le service minimum et ainsi détruire le moyen de défense des cheminots : la grève.

La régionalisation, une solution ?

Pour résoudre les problèmes de la SNCB, certains proposent de régionaliser la SNCB, de la scinder entre une entreprise wallonne, flamande, et même bruxelloise. Certains pensent ainsi à scinder la SNCB et Infrabel en... 6 entreprises différentes ! Ce n'est pas de la science-fiction, mais le scénario défendu par les nationalistes flamands (N-VA), ainsi que par Marc Descheemaeker, ancien patron de la SNCB¹¹.

C'est une idée quasiment irréalisable et pas du tout adaptée à un petit pays comme la Belgique. Le train Liège-Bruxelles par exemple longe la frontière linguistique et passe non stop d'une Région à l'autre. Comment scinder les entreprises dans ce contexte ? Et que faire de Bruxelles ? Une grande partie des trains en Belgique passent par Bruxelles. Un train venant de Wallonie (Namur par exemple) vers Bruxelles passe d'office par les 3 Régions du pays.

Il faut aussi rappeler que la ponctualité et l'efficacité du rail ont déjà été diminuées avec la scission de l'entreprise ferroviaire en deux entités différentes. La Ministre Galant reconnaît elle-même que la communication ne se passe pas bien entre les deux entreprises. Comment peut-on imaginer que ce soit mieux avec 3 fois plus d'entreprises à mettre en contact ?

La régionalisation du rail est en fait un agenda caché des nationalistes.

10 Voir <http://ptb.be/articles/proximus-et-bpost-pltot-que-de-privatiser-les-remettre-entierement-dans-les-mains-de-la>.

11 M. Descheemaeker, *Dwarsligger. Achter de schermen van de NMBS*, Leuven, 2014.

1° Cela prépare la scission du pays. Si on veut éviter que les Flamands aillent en Ardenne, ou que les Liégeois aillent à la mer du Nord (ou y aillent en voiture), c'est régionaliser le rail qu'il faut faire. Régionaliser la SNCB n'est qu'une étape dans la scission du pays.

2° Diviser pour mieux régner. Avec la régionalisation de la SNCB, la N-VA espère aussi pouvoir faire passer plus facilement son agenda de privatisation et de destruction des services publics. Car diviser la SNCB en plusieurs morceaux, c'est aussi affaiblir la résistance des cheminots (notamment).

4.4 Casser le mouvement syndical pour réaliser ces plans

« Qui ne rêve pas d'une SNCB moderne qui sert mieux le client, et qui améliore la productivité ? Et cela, sans un syndicat qui fait grève tout le temps. » dit l'eurodéputé VLD Philippe De Backer¹².

La logique du gouvernement est résumée dans cette phrase. La libéralisation du transport de passagers ainsi que la privatisation de la SNCB vont avoir des répercussions sur les travailleurs, comme sur les usagers.

Mais quels sont les moyens de pression des voyageurs face à cette politique ? Les moyens de résistance sont limités à des pétitions, des actions locales pour maintenir certains arrêts ou trains. Par contre, face à tous ces projets, le gouvernement Michel-De Wever craint l'opposition des cheminots et leurs syndicats. « La grève est en effet le seul moyen dont disposent in fine les travailleurs afin de pouvoir répondre au pouvoir économique de l'employeur. Il ne s'agit pas d'une partie de plaisir, mais d'une ultime réaction lorsque le dialogue a échoué. Si on prive les travailleurs de ce droit, ceux-ci se trouvent bien désarmés et sans moyen de pression face aux décisions patronales¹³. » Certains responsables politiques fantasment aussi avec un soi-disant nombre élevé de grèves. Mais

12 Philippe De Backer dans *De Morgen*, 28 novembre 2014.

13 Carte blanche collective publiée dans *La Libre Belgique*. « Le service minimum, une voie dangereuse », 2 septembre 2014. <http://archive.ptb.be/nieuws/artikel/article/-a9ad3dccb2.html>.

les faits sont têtus : en 2012, il n'y a eu en tout et pour tout qu'une seule action de grève nationale. Et en 2013... aucune¹⁴.

Par ailleurs, dans le passé, les cheminots se sont révélés être la locomotive de l'opposition sociale¹⁵. Nous pouvons donc très bien comprendre l'importance pour le gouvernement et les forces réactionnaires de casser les syndicats cheminots.

Quelles armes le gouvernement entend-il utiliser pour casser la résistance des cheminots ? Essentiellement en instaurant un service minimum, comme cela se fait dans d'autres pays.

D'importantes questions doivent être soulevées à propos de la faisabilité d'un service minimum. Ainsi, pour faire circuler des trains, il ne faut pas uniquement un train, un conducteur et un accompagnateur de train, mais aussi toute une série de travailleurs dans les cabines de signalisation, dans les ateliers et dans les gares. Afin de faire circuler un train sans mettre en danger les usagers et le personnel, il faut du personnel en suffisance à tous ces endroits. Un service « de dimanche » les jours de grève, par exemple, impliquerait que plus de la moitié des cheminots devraient être réquisitionnés. Dans les secteurs (ou d'autres pays) où cela se fait déjà, d'une part, cela ne satisfait pas les usagers : trains surchargés, sécurité non assurée, etc.¹⁶ D'autre part, cela crée d'énormes tensions entre les travailleurs ainsi qu'entre les usagers prioritaires et les autres.

14 Il y a bien eu des mouvements de grève spontanés, mais localisés et répondant à un problème aigu et particulier.

15 En 1983 contre la casse des services publics ; en 1993 contre le plan global ; en 2005 contre le pacte des générations ; en 2011-2012 contre les diverses mesures d'austérité du gouvernement Di Rupo ; et enfin, en 2014 contre les mesures d'austérité du gouvernement de droite.

16 Il suffit de regarder la pagaille que la suppression d'un seul train occasionne en heure de pointe pour comprendre que, si on supprime la moitié des trains à ces heures, la sécurité des voyageurs et du personnel d'accompagnement serait mise en péril. Notons aussi que l'association de voyageurs Navetteurs.be « rejette l'idée de mise en place d'un "service minimum" qui aurait notamment un impact négatif sur l'usager, par exemple au niveau de la possibilité de satisfaire la demande avec une offre réduite au vu du manque de places assises même en situation "normale". »

Ensuite, comme le mentionnent les auteurs de la carte blanche déjà citée, « le service minimum est également indéfendable d'un point de vue juridique. Le droit de grève trouve son fondement dans la convention n° 87 de l'Organisation internationale du Travail et dans la Charte sociale européenne, toutes deux signées par la Belgique. Le droit de grève est un droit fondamental et individuel qui ne peut être limité qu'à de très rares exceptions ». L'introduction du service minimum est donc une attaque à nos droits démocratiques et sociaux.

Dans le numéro de juin du mensuel patronal français *Le Capital*, un dossier spécial était consacré aux « nouvelles astuces des grévistes pour bloquer la France »¹⁷. Le journal indiquait ainsi que « pour contourner la loi sur le service minimum votée sous Nicolas Sarkozy, les syndicats font preuve d'une incroyable inventivité ». Parmi les techniques, on retrouve « la grève de 59 minutes »¹⁸, la « grève tournante », « la déclaration préalable de grève systématique »¹⁹, « la grève du zèle »²⁰, « le droit de retrait »²¹, etc. Le service minimum rend bien entendu l'exercice effectif du droit de grève plus difficile. Mais l'exemple français nous montre que ce n'est en rien une solution. Tant que les conditions de travail, le service aux usagers et le service public se détériorent, des syndicats décidés

17 « Les nouvelles astuces des grévistes pour bloquer la France », *Le Capital*, Paris, juin 2015, p. 88-90.

18 Utilisée notamment par les syndicats de France Télévisions en décembre 2014 et mars 2015, les travailleurs arrêtent de travailler durant 59 minutes, ce qui entraîne une petite retenue sur salaire. A un moment crucial, ces arrêts de travail de 59 minutes peuvent très fortement perturber le service.

19 « Depuis la mise en place de la loi sur le service minimum (...), les grévistes doivent se déclarer 48 heures avant le jour J (...). Mais les partenaires sociaux ont trouvé une astuce pour contourner la loi : ils poussent tous les salariés à se déclarer grévistes, même s'ils n'ont aucune intention de cesser le travail. Du coup, les directions ont du mal à anticiper les besoins, et le service aux usagers est perturbé. » (Dans « Les nouvelles astuces des grévistes pour bloquer la France », *Le Capital*, Paris, juin 2015, p. 89-90).

20 Les contrôleurs à l'aéroport de Bruxelles effectuent parfois des grèves du zèle. Plutôt que d'arrêter le travail, ils effectuent leur travail à l'excès (par exemple en contrôlant tous les bagages). Cela retarde ainsi les vols.

21 En France, une loi permet aux travailleurs de cesser le travail, sans retenue de salaire, dès qu'il y a un « danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé ». Lorsqu'un contrôleur est agressé par exemple, les contrôleurs peuvent arrêter leur travail car ils estiment qu'il y a un danger grave pour leur santé ou leur vie.

peuvent trouver des moyens de contourner le service minimum. Comme le rappellent les auteurs de la carte blanche, la grève (ou d'autres actions) est une « ultime réaction lorsque le dialogue a échoué ». La seule solution pour éviter les grèves... est donc de résoudre les problèmes qui les provoquent !

Enfin, à plus long terme, la stratégie du gouvernement est aussi de d'abord limiter le droit de grève dans les services publics (SNCB et prisons en premier lieu) pour ouvrir la boîte de pandore d'une limitation généralisée du droit de grève. Le gouvernement s'appuie sur le mécontentement que peut créer une action collective dans les services publics pour créer un climat de remise en cause d'un droit démocratique fondamental. Mais en agissant de la sorte, il veut surtout créer un cadre législatif et politique pour justifier un 'service' minimum partout.

En conclusion, défendre les syndicats progressistes de la SNCB est donc vital : c'est crucial pour défendre une SNCB publique, un rail non libéralisé. Mais c'est aussi crucial pour nos libertés fondamentales, ainsi que pour l'ensemble du monde du travail.

5. LE PTB EN ACTION POUR DÉFENDRE LE RAIL PUBLIC

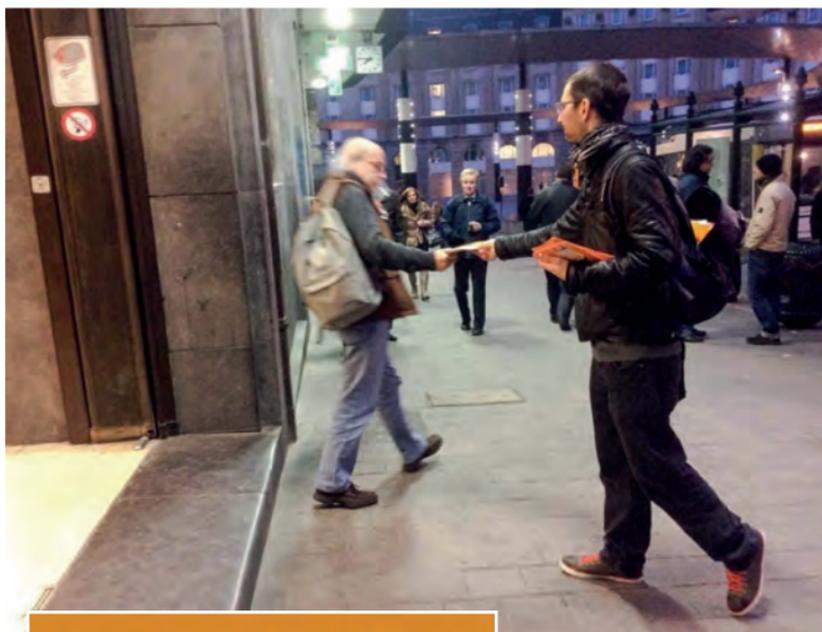
Depuis toujours, le Parti du Travail de Belgique (PTB) défend un rail public, intégré (sans scission), et financé à hauteur de ses besoins. Le PTB a aussi participé à différentes luttes contre les mesures d'austérité qui touchaient la SNCB. Cette lutte se réalise à différents niveaux.

Le PTB attache une importance particulière aux cheminots. En Belgique comme dans d'autres pays (en France par exemple), les cheminots ont joué à plusieurs reprises un rôle de locomotive dans les luttes pour le progrès social. Il suffit de citer le rôle des cheminots dans la lutte de novembre-décembre 2014. Lors des élections de mai 2014, pas moins de 15 cheminots (parmi plus de 170 syndicalistes) figuraient sur nos listes en Flandre, Wallonie ou à Bruxelles. Cette confiance du monde du travail envers le PTB se réalise notamment lors des manifestations et grèves. Lors de chaque action syndicale, le PTB apporte son soutien aux travailleurs en lutte. Ainsi, les militants du PTB ont visité des centaines de piquets de grève lors des grèves de l'hiver 2014 et étaient présents à toutes les manifestations. Il en va de même pour les actions spécifiques des cheminots. Des délégations du PTB étaient présentes, par exemple, lors de la grève des guichets SNCB du 19 juin 2015.

De plus, le PTB dispose d'une section « rail », composée de cheminots. Elle a publié différentes études à propos de la sécurité ferroviaire, la ponctualité des trains et la restructuration du fret ferroviaire (à consulter sur notre site <http://rail.ptb.be>¹) et essaie aussi de sensibiliser les voyageurs aux problèmes des cheminots. Cette section « rail » a fortement contribué à l'élaboration de cette brochure. Le PTB a aussi des groupes de base « rail » dans différentes régions du pays.

Pour suivre la section « rail » du PTB, rendez-vous aussi sur la page Facebook et Twitter. Facebook en français (PTB Rail), en néerlandais (PVDA Spoor) et sur Twitter (@pvdaspoor)

1 Vous pourrez aussi vous abonner à une newsletter. La première newsletter du « PTB Rail » a été envoyée il y a plus treize ans, en 2002 !



SIFFLEZ LA FAUTE !

- Avec leurs économies, ils mettent notre société sens dessus dessous
- Ils jouent avec l'avenir de nos enfants
- Ils laissent les grosses fortunes hors d'atteinte
- Ils n'ont plus aucune légitimité démocratique
- Ils étouffent dans l'œuf tout débat sur des alternatives



Ensuite, le PTB participe à la création d'un large mouvement d'opinion pour défendre le rail public. Par exemple en écrivant cette brochure. Dans le passé, le PTB a distribué des dizaines de milliers de tracts dans les grandes gares, comme, par exemple, avec l'opération « Sifflez la faute / Fluit ze terug ».

Enfin, les élus du PTB, du niveau communal jusqu'au parlement fédéral, interviennent aussi contre les mesures d'austérité et la logique de libéralisation

du rail. Par exemple, le 2 juillet 2015, le conseil provincial de Liège a voté une motion appelant les autorités de la SNCB à maintenir les salles de guichets à Aywaille, Flémalle-Haute et Pépinster. Cette motion est à l'initiative du groupe PTB+ au conseil provincial². Marco Van Hees et Raoul Hedebouw, les deux députés fédéraux du PTB, interviennent aussi régulièrement au Parlement pour dénoncer la logique du gouvernement³. Ils ont ainsi déposé une proposition de résolution sur le rétablissement de l'offre de transport à la gare SNCB de Gentbrugge.

Le PTB a toujours été cohérent. Il s'est opposé aux directives européennes de libéralisation et aux mesures d'austérité du fédéral. Renforcer le PTB en devenant membre, c'est renforcer la lutte contre la libéralisation du rail et la casse des services publics.

2 Voir sur <http://liege.ptb.be>.

3 Par exemple : Sarah Schmit, « Les patrons de la SNCB face à la colère des usagers et aux questions de Marco Van Hees (PTB) », 5 fév. 2015, www.ptb.be.

IL EST MINUIT MOINS CINQ POUR LE RAIL PUBLIC

Depuis 20 ans, les différents gouvernements ont minutieusement préparé la libéralisation du rail, en accord avec les directives européennes. Mais le gouvernement doit lui-même le reconnaître : la résistance des cheminots en Belgique a pu éviter un scénario « Bpost ».

Pourtant, il est aujourd'hui minuit moins cinq. Le gouvernement Michel-De Wever lance le sprint final pour libéraliser le rail belge. Nous devons à la fois dénoncer l'objectif final (la libéralisation et la privatisation), mais aussi dénoncer toutes les mesures « de la dernière chance », les « plans de modernisation » qui font en réalité partie d'un programme : préparer la libéralisation et la privatisation. Le plan Galant présenté en juillet 2015 a clairement pour objectif de continuer la destruction du service public en vue de libéraliser.

Sous des prétextes économiques, le gouvernement décide de réduire fortement les dotations au rail public. Mais à travers cette brochure, on comprend que cela n'a rien à voir avec « l'économie » : l'objectif du gouvernement est de faire en sorte que la SNCB ne fonctionne plus pour pouvoir mieux libéraliser et privatiser.

Or, la libéralisation et la privatisation du rail présentées comme la solution miracle qui arrangerait tout se révèle être une catastrophe dans les pays que nous avons étudiés (Grande-Bretagne et Pays-Bas, libéralisation du fret ferroviaire). Dans ces pays, le rail est moins efficace, moins ponctuel, coûte plus cher à la collectivité, plus cher aux usagers, détruit l'environnement, est moins sûr, etc. Les seuls à être avantagés sont les actionnaires des entreprises ferroviaires privées. La catastrophe est telle que des mouvements apparaissent dans ces pays pour exiger un rail public, et que certains pays ont dû faire (même partiellement) marche arrière.

Bien sûr, tout n'est pas rose sur le rail en Belgique, et le malaise y est grand. Trains en retards ou annulés, manque d'information pour les usagers, manque de places assises, plan de transport inadapté aux besoins et qui restreint l'offre de transport public, un RER qui se fait toujours attendre, des cheminots en colère contre leur direction, des tarifs en hausse, ou encore une scission en deux entreprises qui complique tout,

un manque d'investissements qui fait craindre pour la sécurité, la ponctualité et le service...

Mais plutôt que de continuer d'avancer vers la libéralisation, une voie en réalité sans issue, nous proposons de changer de voie. La voie d'une SNCB du 21^e siècle qui réponde à deux défis : le défi environnemental et climatique, ainsi que le défi de la mobilité. Le rail a des avantages énormes sur les autres modes de transport de passagers et de marchandises beaucoup plus polluants et coûteux. Plutôt que de détruire cet outil fantastique, il est temps de lui permettre de se développer et de trouver une place beaucoup plus importante dans notre société.

Nous avons identifié 3 conditions pour atteindre cet objectif. Tout d'abord, un rail correctement financé, en fonction des besoins. Ensuite, un rail démocratique et participatif, dans lequel usagers et cheminots ont leur mot à dire. Et enfin, un rail public et intégré en une entreprise.

Mais pour émerger, cette SNCB du 21^e siècle aura besoin d'un large soutien. La SNCB n'est pas que l'affaire des usagers. La SNCB n'est pas non plus que l'affaire des cheminots. Non. Il s'agit d'une affaire qui concerne l'ensemble de la population belge. Et c'est pour toute la population et les générations futures qu'une réforme progressiste de la SNCB est nécessaire. Loin d'être une voie à sens unique, la trajectoire que le gouvernement fait suivre à la SNCB peut être totalement modifiée. Le rail belge est aujourd'hui à un croisement de voies. Aux progressistes de ce pays de faire en sorte que le train emprunte la bonne voie.

ANNEXE : LES PAQUETS DE LA COMMISSION

Le secteur des transports joue un rôle important dans la réalisation d'un marché unique au sein de l'Union européenne. Dans les années 80, la Commission européenne lance le débat sur la libéralisation du secteur du transport ferroviaire, qui aboutit, à partir des années 90, à une série de directives européennes.

La Directive 91/440 est à la base de la politique ferroviaire européenne et constitue le premier pas en matière de libéralisation et d'ouverture de marché. Elle introduisait une séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport ferroviaire. Les Directives 95/18 et 95/19 complètent la Directive 91/440 et prévoient :

- la création d'une licence d'entreprise de transport ferroviaire ;
- une série d'orientations à suivre en matière d'attribution de la capacité ou des sillons, ainsi qu'en matière de redevance d'infrastructure ;
- le principe d'un certificat de sécurité en fonction du type d'activité, de matériel, de personnel...

En 1996, la Commission européenne décide d'approfondir la libéralisation et publie un Livre blanc intitulé « Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires ». Par la suite, diverses dispositions concernant le développement de la politique ferroviaire européenne ont été mises en chantier. Elles ont fait l'objet de ce que l'on appelle les « paquets ferroviaires ». Les paquets ferroviaires sont des ensembles de règles adoptées par la Commission européenne concernant le transport ferroviaire.

Le premier paquet date de 2001 et prévoyait surtout la libéralisation du transport de marchandises. Le deuxième paquet date de 2002 et prévoyait principalement une accélération de la libéralisation du transport de marchandises, y compris le transport national. Le marché du fret ferroviaire (transport de marchandises) a donc été ouvert à la concurrence le 15 mars 2003 sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire, puis le 1er janvier 2006 pour le fret international et à partir du 1er janvier

2007 pour le cabotage⁴ de fret ferroviaire. Le troisième paquet date de 2004 et prévoit la libéralisation du transport de voyageurs avec concrètement une ouverture des réseaux ferrés nationaux à la concurrence pour le transport de passagers internationaux, y compris le cabotage, à partir de 2010.

Le quatrième paquet ferroviaire est actuellement sur les rails. La commission des Transports souhaitait une ouverture à la concurrence du transport national des passagers dès 2017, mais elle n'a pas reçu de soutien du Parlement européen. Ce quatrième paquet ferroviaire a été en « conciliation » pour que le Parlement et le Conseil trouvent un compromis. Après la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises (B-Cargo), et la libéralisation du transport international de passagers, c'est donc le transport ferroviaire intérieur de personnes qui est dans le collimateur de la Commission européenne. Ce 4^e paquet prévoit notamment de maintenir une double structure (gestion des infrastructures d'un côté et exploitation des trains de l'autre) et d'ouvrir le marché européen à la libéralisation⁵.

Pour la commission européenne, la double structure n'est nécessaire que dans la mesure où elle permet la libéralisation⁶. Cette libéralisation est justifiée ainsi par la Commission : « On a observé sur ces marchés ouverts des améliorations de la qualité et de la disponibilité des services, la satisfaction des voyageurs augmentant d'année en année et la croissance du trafic dépassant les 50 % sur 10 ans dans certains cas. Ailleurs, la mise en concurrence pour l'attribution de contrats de service public a entraîné des économies de 20 à 30 %, qui peuvent être réinvesties pour améliorer le service »⁷.

4 Le cabotage est l'acheminement de marchandises ou de personnes sur une courte distance.

5 Voir : Commission européenne, « Des défis à relever pour le rail européen », Press release, Memo 30 janvier 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-45_fr.htm.

6 Voir le petit film de promotion réalisé par la Commission européenne : « The future of Rail in Europe », <https://www.youtube.com/watch?v=8GHZ-stzCso>.

7 Commission européenne, « Des défis à relever pour le rail européen ».



PTB

Les gens d'abord, pas le profit