

La SNCB tenue d'adapter son plan financier

La direction de l'opérateur SNCB a dû modifier son plan financier pour convaincre la maison-mère.

ANALYSE
Vincent Georis

Les braises du conflit social se ravivent à nouveau dans la maison SNCB, où de nouvelles perturbations du rail sont prévues. La CGSP Cheminots et la CSC Transcom, en front commun syndical, ont annoncé hier des interruptions de travail en plusieurs endroits du pays pour le 23 mai prochain. D'autres actions pourraient suivre, dont une grève de 24 heures prévue aux alentours du 30 mai.

Ces nouvelles tensions s'articulent autour des mesures prévues par le plan financier de la direction de la SNCB, que doit encore avaliser le conseil d'administration du Holding, ainsi que des modifications qui seraient apportées au plan opérationnel de la SNCB Logistics, filialisée depuis peu.

À ce climat social peu serein, s'ajoutent des tensions internes au sein du Groupe. Le conseil d'administration du Holding aurait dû avaliser le plan financier de la SNCB le 13 mai. Mais la maison-mère a demandé des explications supplémentaires. Un conseil d'administration spécial de SNCB Holding s'est tenu hier à cette fin, pour entendre le CEO de la SNCB, Marc Descheemaeker, le patron de SNCB Logistics Geert Pauwels et Laurence Bovy, la présidente du conseil d'administration de la SNCB.

Au final, la direction a reçu hier la fameuse «lettre de confort» qui avalise son plan. Mais elle a dû réaliser certaines adaptations par rapport à ses propositions ini-



Une grève de 24 heures pourrait avoir lieu aux alentours du 30 mai.

“

Au climat social peu serein s'ajoutent des tensions internes au sein du Groupe.

tiales, a-t-on appris d'une source proche du dossier. La teneur de ces modifications n'est pas connue. Et, hormis certaines (importantes) indiscretions (voir ci-

dessous), le contenu du plan n'a jamais été officiellement révélé. La SNCB refusait hier de communiquer sur des données qui étaient encore susceptibles de changer.

Une conférence de presse devait se tenir ce vendredi pour clarifier la situation, mais elle a été reportée sine die. La CGSP Cheminots, pour sa part, craint que ce plan entraîne la perte de 400 emplois.

Le plan financier ouvre la voie à des économies. Mais les mesures s'apparentent à un cache-misère face aux problèmes réels rencontrés par les voyageurs: retards fréquents, matériel roulant désuet, sécurité plus que douteuse. Cette dégradation des chemins de fer

belges est le résultat de l'accumulation de plusieurs années de mauvaise gestion. Un exemple? Les freins de voie de la gare de triage Monceau datent de 1960. La direction de la SNCB avait décidé de les remplacer en 1990. Aujourd'hui, plus de vingt ans après cette décision, ils sont toujours en place. Un manque d'investissement sur un site wallon qui en étonne plus d'un à la SNCB, au vu de ceux consentis par SNCB Logistics à Anvers. ■



**3 questions à
François Bellot**

Sénateur du Mouvement Réformateur

Le transfert des activités de fret de la gare de triage de Ronet à Namur vers Anvers avait pris des accents communautaires. Ce dossier est-il révélateur d'un problème Nord-Sud de plus grande ampleur au sein de la SNCB?

► Avant, Liège, Charleroi, Gand, Anvers ou Namur étaient toutes des nœuds importants pour les marchandises. Au fil du temps, ces pôles ont perdu de leur attrait car on a l'impression que SNCB Logistics a fait d'Anvers le point central pour toute la Belgique. Si c'est un choix stratégique, soit. On peut comprendre l'orientation économique, mais la SNCB doit alors amoindrir les effets de la diminution des charges par le transfert d'une partie de l'entretien du matériel pour rétablir l'équilibre.

Le cas de la gare de Ronet est isolé ou connaissez-vous d'autres cas tendant à prouver qu'une partie de l'activité de la SNCB est happée par la Flandre?

► On a choisi des containers A400 qui sont trop grands pour être utilisés dans le sud du pays. Pourtant, rien ne les obligeait à le faire. On pouvait très bien décider de continuer à utiliser des containers de 40 à 60 pieds comme auparavant. Je pointerai aussi que les 80 à 100 filiales du groupe rendent le contrôle des pouvoirs publics très difficile car ces filiales sont d'une opacité incroyable. La clé de répartition de 60 % pour le Nord et 40 % pour le

Sud en ce qui concerne les investissements en infrastructure est par conséquent très difficile à vérifier. Quand on voit que 80 % des gens à la tête de ces filiales sont du Nord du pays, on se pose des questions. La même chose quand on sait que seulement un directeur général au sein du groupe est francophone.

Que faut-il faire pour améliorer la situation au sein du groupe?

Quelles mesures préconisez-vous?
► Il faut rendre l'organigramme de la SNCB bien plus clair afin, je le répète, d'avoir une meilleure transparence sur le groupe et ses filiales. Par exemple, en visitant la gare de Malines, on a vu qu'il y avait une société à côté de la gare qui travaillait pour le développement e systèmes ERP-SAP. J'ai demandé où était l'équivalent en Wallonie, il n'y en avait pas. J'étais sidéré d'apprendre que la SNCB paye 225 millions d'euros en contrats de consultance. Dans un État fédéral, il faut une saine répartition géographique. Le problème se situe aussi au niveau du gouvernement wallon car la force de la Flandre c'est aussi d'avoir un plan précis pour l'utilisation de son enveloppe pour les infrastructures. Je serais incapable de vous dire quel est le plan wallon de développement pour le rail. Selon moi, il faudrait par exemple défendre l'axe international Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle, c'est primordial. ■