

# Il faut tenir la SNCB à l'œil

► François Bellot suggère qu'un groupe de haut niveau évalue en continu la qualité du service.

► Il invite le groupe SNCB à réagir, sinon il court à sa perte.

Entretien Philippe Lawson

**P**résident de la première commission spéciale sur la sécurité du rail en Belgique, François Bellot, aujourd'hui chef de groupe MR au Sénat, nous a livré son analyse sur la situation de la SNCB.

**Que pensez-vous du groupe SNCB un an après l'accident de Buizingen ?**

Il est à la croisée des chemins. Un changement de cap s'impose et 2011 sera une année charnière par la conjonction de trois éléments majeurs : le futur gouvernement fédéral doit fixer ses priorités en matière de transport ferré et les moyens nécessaires dans sa déclaration gouvernementale; les nouveaux contrats de gestion 2013-2018 devront traduire les priorités, les objectifs assignés et les actions dans le contexte de l'ouverture à la concurrence en janvier 2017; le choix des nouveaux administrateurs des 3 composantes du groupe (SNCB, Holding, Infrabel), leurs présidents et administrateurs délégués.



Le sénateur François Bellot plaide pour un meilleur contrôle du respect des objectifs.

**Que préconisez-vous ?**

L'heure de la réaction est arrivée. Sans celle-ci, l'avenir de la SNCB est compromis dans le contexte européen d'ouverture à la concurrence. Si le groupe se conforte dans son immobilisme qui le fragilise, il court à la catastrophe. L'enjeu socio-économique qu'il représente pour notre pays ne permet plus l'attentisme. Les

choix doivent être ambitieux, la réaction soutenue et durable. Je plaide donc pour la mise en place d'un groupe de haut niveau avec des représentants de l'exécutif fédéral, des experts, des membres de l'équipe dirigeante du holding, de la SNCB, d'Infrabel, des travailleurs ainsi que des associations des usagers, qui doivent recevoir les moyens nécessaires

pour l'évaluation en continu de la qualité de service. Ce groupe de haut niveau devra établir la future stratégie des trois composantes du groupe et déterminer les objectifs à court et moyen termes traduits par entreprise dans des plans stratégiques pluriannuels autonomes (principe d'indépendance entre l'opérateur SNCB et Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure).

**Quels sont les maux du groupe SNCB ?**

Tous les rapports demandés par la commission sécurité du rail aux experts indépendants, à la Cour des comptes et à l'Organisme de contrôle européen (ERA) arrivent à la même conclusion. Le groupe SNCB présente des faiblesses décisionnelles, organisationnelles, techniques et opérationnelles qui remontent à l'époque (de 1990 à 2003) où tous les efforts furent centrés sur le déploiement du TGV en Belgique d'une part et l'aventure ABX d'autre part, au détriment de la modernisation et de l'adaptation du réseau intérieur aux besoins des voyageurs. La comparaison avec d'autres pays montre qu'au cours des dernières décennies, le groupe SNCB est passé du statut de compagnie de référence au niveau international à celui de compagnie qui se maintient difficilement dans la moyenne des entreprises ferroviaires européennes en termes de qualité du service rendu et de sécurité. Il est en outre parmi les derniers dans le développement du dispositif anti-franchissement de feux rouges.