

PRESSE – La Lettre Ferroviaire (F) du 23 janvier 2013

Commentaires de Pierre Tonon, Secrétaire Général sur la restructuration de la NMBS/SNCB

J'accueille très positivement la décision courageuse et déterminée du gouvernement belge du vendredi 11 janvier de réorganiser l'actuel groupe SNCB en supprimant le holding et en le transformant en 2 entités opérationnelles séparées et indépendantes. Ce schéma est de plus tout à fait conforme à la législation européenne dans son objectif de construction d'un espace ferroviaire Européen unique, totalement ouvert à la concurrence et indispensable pour atteindre les objectifs à 2050 du livre blanc.

Bien entendu, ERFA restera très vigilante sur l'aboutissement dans les délais – à savoir fin 2013 - de cette nouvelle structure et sur les risques de dérive lors de son fonctionnement jusqu'en 2020, période de la mise en oeuvre nationale du 4^{ème} Paquet ferroviaire. Plusieurs aspects seront suivis de très près pour vérifier l'ouverture et la non-discrimination du marché, à savoir :

- La mise en place d'un nouveau régulateur (Quand, quelle indépendance, quels pouvoirs ?)
- L'attitude du nouveau Ministre en charge, Jean-Pascal Labille, qui devra veiller à ne pas se laisser influencer par les syndicats revendiquant le retour à une structure unique et une gestion unifiée des ressources humaines risquant d'affaiblir lourdement l'indépendance indispensable du Gestionnaire d'Infrastructure Infrabel.
- Le Recast du 1^{er} Paquet devrait être mis en application le plus vite possible. Il n'est pas indispensable d'attendre le délai d'implémentation nationale prévu par l'Europe
- Le freinage tout récent du 4^{ème} paquet ferroviaire initié avec force par l'Allemagne ne doit pas influencer le gouvernement belge dans sa décision. Cette situation est momentanée alors que la nouvelle organisation SNCB s'inscrit dans le projet Européen à long terme d'obligation de séparation des structures pour le début de la décennie prochaine.
- La Belgique et ses grands industriels et logisticiens internationaux présents sur son territoire doivent être très attentifs à ne pas laisser le groupe DB et DB Schenker Rail s'accaparer de la filiale marchandise SNCB Logistics ce qui créerait une position dominante régionale!
- ERFA portera aussi une grande attention à plusieurs aspects opérationnels:
 - La fusion de certains services liés à la gestion du trafic
 - La séparation de gestion des RH au niveau des 2 entités de manière à assurer la totale indépendance opérationnelle d'Infrabel, assurant la non-discrimination entre opérateurs historiques et nouveaux entrants sur le terrain. A cet égard, l'ERFA regrette le transfert de la propriété et de la gestion des gares de passagers et de marchandises d'Infrabel vers les entreprises historiques.
 - Vu l'importance de l'endettement déjà atteint depuis 2006, pourquoi continuer à engager des jeunes statutaires (contrat cheminot) plutôt que d'introduire la souplesse contractuelle ? N'oublions pas qu'un excès de personnel subsidié est de fait un facteur de discrimination!
 - L'ouverture du trafic de passagers (open access, appels d'offre et types de concessions de service public) doit être assurée pour fin de la décennie. Il ne faut donc pas tarder à préparer les changements de mentalités nécessaires.
 - Infrabel se préparera à recevoir les/et tenir compte des demandes de ses clients - les entreprises ferroviaires de passager et de marchandises – relatives à ses plans annuels opérationnels et d'investissement