

SNCB : FAUT-IL AVOIR PEUR DE LA LIBERALISATION ?

Anne-Sophie BOUVY

Doctorante – Chercheuse en droit public
UC Louvain

LIBERALISATION ≠ PRIVATISATION

La libéralisation, qu'il ne faut pas confondre en fait avec la privatisation, c'est vraiment l'ouverture du marché à la concurrence, marché sur lequel peuvent subsister des entreprises publiques, mais qui doivent alors entrer en concurrence avec des entreprises privées. Donc c'est vraiment ça la libéralisation, c'est l'ouverture à la concurrence. Tandis que la privatisation, privatiser un marché, ça veut dire que sur ce marché ne vont fonctionner que des entreprises privées, et donc ça implique un transfert des capitaux du secteur public vers le secteur privé. Ce qu'exige l'Union européenne, c'est vraiment cette ouverture à la concurrence, et les États membres ne peuvent pas interdire l'arrivée de ces nouveaux opérateurs privés, qui vont concurrencer les entreprises publiques originaires.

Et la deuxième chose qu'impose l'Union européenne à tous les États membres depuis fin 2019, c'est vraiment cette ouverture à la concurrence du transport national de passagers. Et là, il y a deux manières de le faire, si on fait une distinction entre les lignes, disons, commerciales, rentables et puis les lignes qui ne sont pas rentables, les plus petites lignes avec des obligations de service public. Sur les lignes commerciales, les lignes rentables, maintenant, le principe qui prévaut, c'est que tout opérateur de transport qu'il soit public, privé, national ou même étranger, peut venir frapper à la porte du gestionnaire de l'infrastructure et dire : "J'aimerais bien faire rouler mes trains sur ce tronçon-là." Ça, c'est vraiment le principe de l'ouverture à la concurrence, c'est ce qu'on appelle la concurrence sur le marché, dans le marché. Donc les opérateurs peuvent demander à faire venir, faire rouler leurs trains sur ces lignes ferroviaires.

Et puis sur les lignes non rentables, où doivent subsister des obligations de service public, là, l'État, les États membres ont la possibilité de donner des dotations, des subsides à un opérateur ferroviaire déterminé pour qu'il assure un service public de couverture des plus petites lignes, de desservissement des gares de proximité avec des tarifs abordables et ce genre de choses. Mais quoi qu'il en soit, en fait, le contrat de service public que l'État va attribuer, c'est maximum dix ans. Et on va voir que c'est ce qu'a choisi de faire la Belgique.

LIBÉRALISATION DES CHEMINS DE FER BELGES : ON EN EST OÙ ?

Alors c'est vrai que la libéralisation en Belgique, juridiquement en fait, elle est actée. C'est là. Ça a commencé le 1^{er} janvier 2005, avec la séparation claire entre le gestionnaire du réseau, Infrabel, et l'opérateur de transport, l'opérateur ferroviaire, la SNCB.

Mais théoriquement maintenant en Belgique, en ce qui concerne les lignes rentables, ces lignes commerciales, tout opérateur, public, privé, a l'occasion d'arriver sur le marché, de frapper à la porte d'Infrabel et de dire : "bon bah moi j'aimerais bien faire rouler mes trains". Alors en Belgique, les lignes vraiment rentables, elles ne se comptent pas non plus à l'infini. Finalement, on parle des grandes lignes : Eupen-Ostende, éventuellement Charleroi et Anvers, et encore, il faut passer par Bruxelles, donc c'est compliqué. On voit que ça commence à arriver du côté de Liège, Maastricht et tout ça. Des opérateurs comme Arriva qui disent : "Bon, moi je veux entrer sur le marché". Donc ça, ça existe. C'est très marginal encore à l'échelle de la Belgique, mais ça existe.

En ce qui concerne vraiment le service public, donc le fait de couvrir les plus petites lignes, les plus petites gares, et de fournir un service public à la population, ça, la Belgique a recouru à l'exception que lui permet l'Union européenne, et donc a choisi d'attribuer directement le contrat de service public à la SNCB pour dix ans. Donc, il y a un nouveau contrat de gestion qui est entré en vigueur, je pense, si je ne me trompe pas, le 1^{er} janvier 2023, et qui vaut donc pour dix ans, qui arrive à échéance au 31 décembre 2032. Donc il faut retenir 2023-2033. Et alors la question c'est : et quid après 2033 ? Si on veut pouvoir dire : "Nous, on fonctionne avec notre opérateur historique et on le maintient parce que c'est la seule bonne option, la meilleure pour nous", il va falloir avoir de sérieux arguments et là je trouve qu'il faut vraiment prendre cette question à bras le corps et se mobiliser.

LA LIBÉRALISATION, QUELLES CONSÉQUENCES ?

Alors, les conséquences très concrètes de la libéralisation, elles sont assez difficiles à évaluer, dans le sens où il y a des études très sérieuses qui ont été menées dans plein d'États membres, et en fait, les résultats sont contrastés parce que ça dépend des variables qui sont utilisées et puis des pays qui sont étudiés. Un pays n'est pas l'autre, le territoire n'est pas le même, la topographie n'est pas la même, la géographie n'est pas la même, la population, la densité n'est pas la même, donc les besoins ne sont pas les mêmes.

Mais ceci étant dit, il y a quand même trois tendances claires qui se dégagent des expériences de libéralisation qui ont été menées dans les pays étrangers, là où ça a été poussé beaucoup plus loin qu'en Belgique.

RETRANSCRIPTION INTÉGRALE DE L'INTERVIEW

La première, c'est que la libéralisation engendre une fluctuation du prix du billet. Donc ce n'est pas nécessairement que les prix vont être meilleurs ou vont être nécessairement beaucoup plus chers. Vraiment ça fluctue : aux heures de pointe, c'est très cher, et puis en heures creuses, ce n'est pas très cher. Le prix du billet va fluctuer.

La deuxième conséquence claire qu'on peut retirer des expériences étrangères, c'est que les conditions de travail des travailleurs et des travailleuses, elles se détériorent, globalement. Il y a une augmentation de la cadence, une augmentation des heures de travail, une diminution des jours de congé, et puis toute cette fameuse flexibilisation des contrats de travail, qui font que c'est plus précaire et c'est moins stable qu'avant.

Et puis le troisième élément clair, disons, qui ressort des expériences de libéralisation, c'est vraiment que dans les pays, où la libéralisation a été poussée très loin, on a vu une disparition des petites lignes et un démantèlement des gares de proximité, là où l'État n'intervient pas en fait pour imposer des obligations de service public.

ET EN BELGIQUE ?

Je crois vraiment qu'à l'échelle de la Belgique, la libéralisation, elle ne fait pas de sens. On a un très petit pays, on a un petit réseau ferré en fait. Et multiplier les opérateurs économiques sur ce petit réseau, ça n'a vraiment pas de sens.

On sait déjà que la SNCB et Infrabel ont des difficultés à communiquer, à collaborer, et qu'il y a des coûts de coordination en fait, entre les deux, qui sont très élevés. Donc je n'imagine même pas, si à l'échelle d'un réseau comme la Belgique, il y avait comme ça trois, quatre ou cinq opérateurs de plus qui venaient se faire concurrence, les coûts de gestion et d'administration, je trouve, exploseraient.