

Le transport dans tous ses états

Tant en ce qui concerne la S.N.C.B. que la Sabena, les responsabilités des représentants de l'État au sein des structures de décision sont importantes. La politisation des nominations qui, pour l'essentiel, a profité au Parti socialiste, a eu pour effet de placer à des postes clés des « responsables » qui n'avaient que peu le sens de l'État.

PAR RAYMOND SILVESTRE

Le lecteur, l'auditeur, le téléspectateur, mais surtout ceux que l'on nomme les « usagers » auront été interpellés depuis deux ans par deux grandes sagas dans le secteur des transports belges : celle de la S.N.C.B. et celle, plus récente, de la Sabena. Décidément, ont-ils dû se dire, sans toutefois en percevoir les tenants et aboutissants, il y a quelque chose de pourri dans le royaume des transports. Et ils n'auraient pas complètement tort, sauf à identifier les vrais enjeux et les vraies responsabilités.

LE RAIL

Historiquement donc, c'est la S.N.C.B. qui, la première, a défrayé la chronique. Gros bastion traditionnel du P.S. dans la partie francophone du pays, la S.N.C.B., à l'instar

de maintes autres entreprises publiques, s'est habituée depuis des lustres à accumuler des dettes et les gabegies en escomptant que l'État-vache-à-lait allait toujours être là pour sauver les meubles et couvrir les impérities. Syndicalistes cheminots et administrateurs ont conclu sur le sujet un pacte trempé dans l'acier de leur solidarité. Auréolés du prestige de la résistance pendant les années de guerre, les premiers ont été aussi les héritiers d'une longue tradition corporatiste avec tout ce que cela suppose d'esprit de solidarité, mais aussi de respect de la hiérarchie et d'obéissance aux ordres venus d'en haut. Dument mandatés par les partis politiques traditionnels, les seconds ont complètement intégré le sens du compromis à la belge, c'est-à-dire le sur-place, l'immobilisme et l'opacité.

RÉFORMER LES STRUCTURES

Le départ historique, en juillet 1999, des sociaux-chrétiens, et surtout l'irruption d'un parti tiers dans la cour des grands ont bouleversé les « dogmes » du chemin de fer belge. Il y eut d'abord la petite phrase de la déclaration gouvernementale où il était question d'une « nouvelle dynamique pour la S.N.C.B. », d'une « application plus précise et plus stricte du contrat de gestion » et d'une « augmentation de l'offre ferroviaire ». Mais ce qui fut beaucoup plus dur pour les « gens du rail » fut la désignation d'une Écolo à la tête du ministère des Transports : il y eut, paraît-il, des réunions d'exception des membres du conseil d'administration dès que la nouvelle fut connue et l'on mit au point un système de défense contre toute aventure, qui consista à prendre appui plus que jamais sur le seul parti traditionnel qui comptait puisqu'il avait politiquement « investi » la S.N.C.B. depuis des lustres, le P.S. Le chef de cabinet de Laurette Onkelinx, qui était jadis celui du précédent ministre socialiste des Transports, joua dans ce contexte les utilités puisqu'il était censé très bien connaître « la maison ».

Dans sa seconde déclaration (octobre 2000), le gouvernement revint avec plus de précision à la charge. Il acceptait des moyens supplémentaires à la S.N.C.B. pour autant que celle-ci « se modernise ». Il était aussi question de la modification de la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes, donc de la S.N.C.B., d'une plus grande transparence dans la comptabilité de la société et aussi de l'indépendance d'un comité d'audit dont le rapport

allait dénoncer d'importants dysfonctionnements organisationnels.

Lorsque la ministre Écolo voulut traduire cette politique en actes, ce fut tout autre chose. Erreur tactique ou pas, Isabelle Durant voulut avancer pas à pas en proposant d'abord une réforme de structures qui irait dans le sens d'un meilleur contrôle de l'État, actionnaire à plus de 90 %, sur un conseil d'administration très peu transparent et un système de direction très éclaté. Mal lui en prit. Sa collègue Laurette Onkelinx, qui n'entendait pas perdre le contrôle d'un dossier sur lequel les socialistes voulaient garder la haute main et qui, perfidement, alimentait avec ses autres camarades l'idée que les Écolo n'étaient vraiment pas compétents pour gérer la chose publique, lança une offensive tous azimuts contre le projet écolo en arguant du fait que « la chose devait être globalisée » : s'il fallait parler de réforme de structures — et donc de l'omniprésence socialiste dans l'appareil de décision et de direction —, il fallait aussi et même d'abord parler de financements et de « modernisation des infrastructures ». Il n'en fallait pas plus à Guy Verhofstadt pour décréter que ce serait l'ensemble du gouvernement qui gérerait ce dossier à travers un intercabinet mammoth dirigé par le « père Joseph » du Premier ministre, Luc Coene. Mais, ce « dessaisissement » de la ministre verte lui permettait surtout, occasion en or, de faire entrer le communautaire par la fenêtre, c'est-à-dire de lancer le brulot de la régionalisation, voire plus tard, de la privatisation du rail.

IRRUPTION DU COMMUNAUTAIRE

Le « dessaisissement » d'Isabelle Durant recherché par les socialistes leur revenait donc comme un boomerang et il fallut des semaines pour ressouder un front francophone uni contre les prétentions flamandes. Au cours d'une longue période d'incertitude, au cours de laquelle Luc Coene entreprit... de ne rien faire, des coups de téléphones furtifs furent échangés entre Elio di Rupo et Guy Verhofstadt, c'est-à-dire les deux grands barons de la majorité gouvernementale, le P.R.L. se taisant dans toutes les langues. Elio fit comprendre à Guy que les socialistes ne pouvaient vraiment pas être dessaisis de la présidence, puis, par la suite, lui proposa d'échanger l'éviction des syndicats du C.A. de la S.N.C.B. auquel tenait Verhofstadt contre des garanties de bonne fin en matière de réalisation de nouvelles infrastructures. Car, outre la volonté de ne pas perdre leur hégémonie sur l'appareil S.N.C.B., les socialistes entendaient aussi privilégier des gros travaux d'infrastructure qui avaient des allures de projets pharaoniques¹. Une tradition « modernisatrice » dans le plus pur style P.S. des années septante comme le projet de construction de la somptueuse gare T.G.V. à Liège l'avait démontré sous le gouvernement précédent.

UN ARRANGEMENT À LA BELGE

Un arrangement à la belge fut, comme toujours, trouvé : la S.N.C.B. ne serait pas mise sur la voie de la régionalisation en échange de « compensations » régionales (pour des travaux ferroviaires au port d'Anvers notamment), le tronçon Bruxelles-Namur ne passerait pas sous la forêt de Soignes mais serait mis à quatre voies à partir d'Ottignies, et on investirait près de 700 milliards sur le long terme dans les chemins de fer.

Restait la question taboue des réformes de structure et la délicate question de l'éviction des syndicats du C.A. de la S.N.C.B., les deux questions étant naturellement liées. Ici, le P.S. mena un combat incessant entrepris au nom de sa stratégie de « globalisation » : pas question de mener à bien la réforme sans qu'il y ait l'aval formel aux nouveaux projets d'infrastructure des Régions appelées à participer au financement du rail dans leur domaine de compétence. Cette stratégie de retardement fut relayée par les syndicats, le flamboyant Damilot en tête, qui brandirent la menace d'une grève générale contre l'ensemble du projet. Tronquant les montants de la dette de la S.N.C.B., ridiculisant le vaste chantier wallon entre Bruxelles et Gosselies, approuvé par le gouvernement fédéral et le gouvernement wallon, les barons syndicaux prirent ainsi en otage pendant trois jours les usagers en prenant soin d'occulter quelque peu le sentiment d'humilia-

¹ Il s'agissait de la construction d'une ligne à quatre voies Bruxelles-Namur (Daussoix) passant sous la forêt de Soignes et aboutissant non pas à Luxembourg mais à l'aéroport wallon de Gosselies.

tion qui les poussait, à savoir qu'ils ne siègeraient plus au C.A. de la société. C'est d'ailleurs — quel hasard ! — à l'occasion du vote projeté de la loi reformulant les nouvelles structures de la S.N.C.B. et donc de leur éviction du C.A. qu'ils déclenchèrent leur offensive qui, disaient-ils en chœur, portait sur une prétendue menace de faillite de la S.N.C.B. et qui n'avait rien à voir avec la modification de la loi de 1991.

De son côté, le président du P.S. ne cessa de se défendre en claironnant depuis le 1^{er} mai que c'était parce que Laurette avait dû se battre seule, sans aucun appui des écolos que l'éviction des syndicats avait eu lieu. Dans ce combat sans merci pour que l'on touche le moins possible aux structures en place, les socialistes purent même disposer de l'appui « technique » discret de leurs obligés et obligées au Conseil d'État quand ce n'était pas celui, idéologique celui-là, de quelques électrons libres de la petite gauche associative belge.

Ce que ni les partis traditionnels ni les syndicats ne voulurent mettre en évidence, et pour cause, fut la responsabilité de leurs représentants dans les structures de décision en matière de gestion de la S.N.C.B. : jeux d'écriture et de passe-passe bilantaire rendant indéchiffrables les comptes pour les réviseurs d'entreprise et les commissaires de gouvernement, dopage des actifs périphériques, investissements spéculatifs, non-respect des plans d'économie, milliards de francs grignotés dans la cagnotte de 125 milliards débloquée pour le T.G.V. par le gouvernement, etc.

LA SABENA

C'est aussi la problématique des structures de décision au sein d'entreprises à capitaux publics qui s'est imposée, beaucoup plus cruellement dans l'autre dossier des transports belges, celui de la Sabena dont l'État belge était l'actionnaire de référence. Comme souvent dans le cas où il faut établir des responsabilités, on s'empressa de montrer du doigt ces vilains Suisses qui avaient renié froidement leurs engagements. C'était bien commode pour cacher les turpitudes des membres belges du C.A. qui étaient pour la plupart des « créatures politiques » de partis traditionnels (P.S. et C.V.P. principalement) avant d'être des « managers » soucieux de service au public.

Car si la Sabena était là où elle se trouvait, c'est-à-dire dans une situation de déroute, c'était aussi parce que les membres du C.A. avaient laissé passer sans crier gare les surfacturations, le détournement de clientèle et surtout le renouvellement (en leasing) de sa flotte aérienne à une époque où et la Sabena et la Swissair n'étaient plus en état de faire face à leurs gouffres financiers. Un membre du C.A., aujourd'hui labellisé P.R.L., démissionna discrètement à cette occasion tandis que les autres se tinrent cois. Des signaux d'alarmes furent lancés par des spécialistes de la chose aérienne : on les fit taire en les considérant comme des « pétroliers », des moulins à vent ou des Cassandre en mal de notoriété.

L'actuel Premier ministre et son ministre des Entreprises publiques portent une lourde responsabilité dans cette débâcle qui, il est vrai, remonte à plus d'une dizaine d'an-

nées. En garantissant au début de cette année à l'actionnaire suisse que l'on passerait au bleu la mauvaise gestion de la Sabena en échange d'un respect des engagements de la Swissair dans la recapitalisation promise de la compagnie belge, Guy Verhofstadt se livra pieds et poings liés à un actionnaire suisse qui était déjà insolvable.

Il se dit dans certaines sphères que les responsabilités des membres du C.A., auxquels les ténors de la majorité gouvernementale donnèrent peu glorieusement la décharge, seraient beaucoup plus engagées que dans le cas de la S.N.C.B. qui n'est pas, tant s'en faut, en banqueroute. Une fois la présidence belge de l'Union européenne clôturée, le « scandale » de mauvais comptes qui font de bons ennemis pourrait éclater. Il ne pourrait en effet pas être tenu sous le boisseau, les juges suisses saisis pour le désastre de la Swissair allant nécessairement devoir ouvrir largement les bilans des deux compères.

Scandale ou pas, il est un fait plus dur qu'un lord-maire : si, dans l'ère du libéralisme triomphant, l'État à voulu décrocher son wagon de l'attelage de la gestion des entreprises publiques, il traîne encore derrière lui les casseroles de la politisation et du partage des gâteaux entre clientèles : que ces dernières soient « pilarisées » ou syndicalisées importe peu en définitive.

Et il n'est pas sûr que, de ce point de vue, les leçons d'un passé récent aient été apprises. Un exemple ? L'ancien vice-président de la Sabena, le socialiste Philippe Suinen, qui cumulait ses fonctions avec celles de « patron » de l'Awex (Association wallonne des exportations), de la

D.R.I. (Direction générale des relations internationales de la Région wallonne), du C.G.R.I. (Commissariat général des relations internationales de la Communauté française) et de l'Apefe (Association pour la promotion de l'enseignement francophone à l'étranger), s'est mis en tête de vouloir démanteler intégralement un autre outil fédéral, celui de la Coopération au développement, ce qui plait beaucoup aux barons régionalistes de son parti.

Et ce ne sont certainement pas non plus les rodomontades médiatiques du président du P.S. contre le ministre Daems et contre le gestionnaire d'une autre entreprise publique d'où son parti a naguère été évincé, la Poste, ni la manière très dogmatique et rigide dont sa ministre de l'Emploi a voulu gérer la débâcle sociale à la Sabena qui nous convaincront d'une volonté réelle d'en finir avec une stratégie d'occupation des appareils d'État et de ses rhizomes.

Contrairement à la chansonnette habituelle, il ne semble guère y avoir de différences sur le fond entre une « politique de gauche » et une « politique de droite », dans le domaine des transports pas plus que dans d'autres matières : il y a surtout des gens qui ne font pas le travail pour lequel on les a (grassement) rémunérés ; il y a surtout des gens qui ont horreur de tout ce qui bouge ou pourrait bouger sous des prétextes de plus en plus fallacieux ; et il y a aussi beaucoup de gens dont les compromissions et les plans de carrière passent avant le sens de l'État.

Raymond Silvestre

Raymond Silvestre est ingénieur.