Qui décidera du futur de B-Cargo ? Pas le monde politique. Pas le management de la SNCB. Pas les syndicats. Seuls les clients décideront si B-Cargo aura encore, ou pas, un futur ! Il est donc indispensable que, collectivement (tutelle, management, personnel et syndicats), nous nous alignions sur les attentes du marché ! » C'est ainsi que débute le texte du nouveau plan industriel de B-Cargo, la division marchandises de la SNCB.

La formule est choquante, surtout dans un contexte où le pouvoir du marché a conduit, en trente ans, l'ensemble de l'économie mondiale à une impasse complète.

Que se passe-t-il à B-Cargo ? Depuis l'ouverture totale en 2007 du fret ferroviaire national à la concurrence, dictée par l'Union européenne, B-Cargo voit ses « parts de marché » se réduire et le gouffre de son déficit comptable s'agrandir.

De plus en plus de concurrents viennent picorer la part rentable du fret belge (le train complet, le plus souvent à destination internationale), laissant à B-Cargo le soin de réaliser des tâches plus lourdes et plus chères (le traitement du trafic diffus) (1). Depuis cette année, B-Cargo doit ainsi compter avec 9 concurrents pour se partager le marché du train international, ses « parts de marché » fondant de 100 % à l'époque monopolistique à environ 75 % en moins de 4 ans. Résultat : une prévision de 200 millions d'euros de déficit pour 2009. Et l'annonce d'une faillite complète de B-Cargo pour 2012 ! Ce scénario est bien connu de tous ceux qui ont suivi les misères et décadences des autres services publics soumis à la concurrence…

C'est parce qu'ils remplissent des tâches « non concurrentielles » que les services publics sont indispensables à tout bon fonctionnement social mais c'est en même temps parce qu'ils peuvent aussi récupérer les pertes éventuelles grâce à une autorité complète sur tout un domaine (dont les parts « rentables ») qu'ils peuvent et doivent assurer TOUS les besoins du développement socioéconomique, même et surtout les services qui « coûtent ».

La suite du plan est tout aussi connue : elle s'appelle la « consolidation stratégique ». On tend les bras à la filialisation (même si, dans un premier temps, elle est 100 % publique) et dès que les difficultés pointent à nouveau, on s'ouvre au capital privé et puis on finit par vendre au plus offrant, ayant ainsi détruit au passage, tout au long du processus, des millions d'euros de recettes publiques.

Le programme de la concurrence généralisée est absurde et intenable : les parts de marché que X conquiert sont des parts de marché que Y perd. Cela s'appelle une guerre économique, comme le clament depuis des lustres des personnalités comme Riccardo Petrella, et toute guerre signifie depuis toujours une multitude de victimes. Dans le domaine des services publics, elle est d'autant plus impardonnable qu'elle se fait sous la responsabilité des pouvoirs publics, qui sont censés œuvrer à la sécurité, à la protection et au bien-être des populations.

Que signifiera à très court terme la filialisation de B-Cargo ? La suppression d'un grand nombre d'emplois, le démantèlement du statut de travail des cheminots et le désintérêt pour le « trafic diffus », nécessaires pour bon nombre de petites et moyennes entreprises belges. Et à plus long terme ? La voie ouverte à une privatisation complète du rail y compris pour le transport des passagers.

Comment trouver acceptable une voie qui ne peut aboutir qu'à un mépris marqué des travailleurs et des utilisateurs du rail ?

Les cheminots, depuis la dernière restructuration de 2005, préparant déjà l'ouverture à la concurrence, ont déjà été contraints d'accepter des pertes d'emplois et une restructuration de l'activité qui a entraîné un surtravail, par le développement de la polyvalence et l'augmentation des tâches à assumer par chacun.

Et dans ces conditions, l'on doit à leur professionnalisme, intrinsèquement lié à un statut public qui assure qualification professionnelle et sécurité du pose, d'avoir « encaissé » cette surcharge de travail tout en continuant à garantir la sécurité de tous les usagers sur le rail.

La filialisation ouvrirait la voie à l'engagement de travailleurs sous un statut dégradé, méthode facile et lamentable pour faire des économies sur le dos des citoyens.

Cheminot est un métier à haut risque, tant pour ceux qui l'exercent que pour l'ensemble des personnes qui utilisent le rail ou croisent le rail, c'est-à-dire presque tout le monde. Leur statut ne peut être que très protégé et soumis à un strict contrôle de la part des organisations syndicales : l'inverse relèverait de l'irresponsabilité publique. Cette garantie ne sera plus de mise en cas de filialisation : un des dénis de responsabilité classique dans les « jeux de marché » actuels consiste à modifier les statuts pour faire relever les travailleurs d'une

commission paritaire où la protection des travailleurs est affaiblie.

Il n'y a pas d'autre solution pour le monde politique (car malgré les déclarations de B-Cargo, c'est bien le monde politique qui est responsable devant les électeurs et qui dès lors doit assumer le sauvetage de son, de notre Chemin de fer) que de reconnaître que la libéralisation économique est une impasse magistrale. Et de négocier un changement de cap tout aussi magistral au sein de l'Union européenne pour stopper la libéralisation des services publics. Oser le refinancement public du rail, de l'enseignement… La création monétaire n'a posé aucun problème d'hétérodoxie européenne lors du sauvetage bancaire d'octobre 2008 ! Si les banques « valent bien une messe », les services fondamentaux à la population ne vaudraient-ils même pas une once de courage politique ?

Corinne Gobin, politologue à l'ULB

Mateo Alaluf, sociologue, professeur honoraire de l'ULB

Marc Jacquemain, sociologue, professeur à l'ULg

Christine Pagnoulle, chargée de cours à l'ULg.

Carte Blanche parue dans Le Soir, 26/10/2009

(1) En matière de fret ferroviaire on distingue le trafic par trains complets du trafic diffus. En trains complets, tous les wagons du convoi ont la même origine et la même destination. Le trafic diffus se caractérise lui par un assemblage de lots différents de wagons ayant des origines et des destinations diverses. Par définition, ce type de trafic nécessite de lourds investissements en installations de traitement des lots (gares de triage) ainsi qu'en main-d'œuvre pour effectuer toutes les manœuvres.

Interview de Gérard Gelmini, CGSP-Cheminots, sur les raisons de la grève

http://www.youtube.com/watch?v=u4TBX4gzZtM