

ENTREPRISES PUBLIQUES: GERMES D'UNE FIÈVRE LIBÉRALE

La libéralisation des transports publics en Belgique ne semble pas être sur la table des discussions, faisant comme si elle n'avait pas lieu. Pourtant, celle-ci les concerne de près depuis 15 ans, pénétrant les entreprises publiques au plus profond de leurs modes de gestion... et de leurs politiques d'investissements. Le secteur prépare son ouverture à la concurrence, filialise ce qu'il peut, se rend moins déficitaire et fait briller les chromes: on apprête la mariée... pour mieux la vendre ?

Liévin Chemin

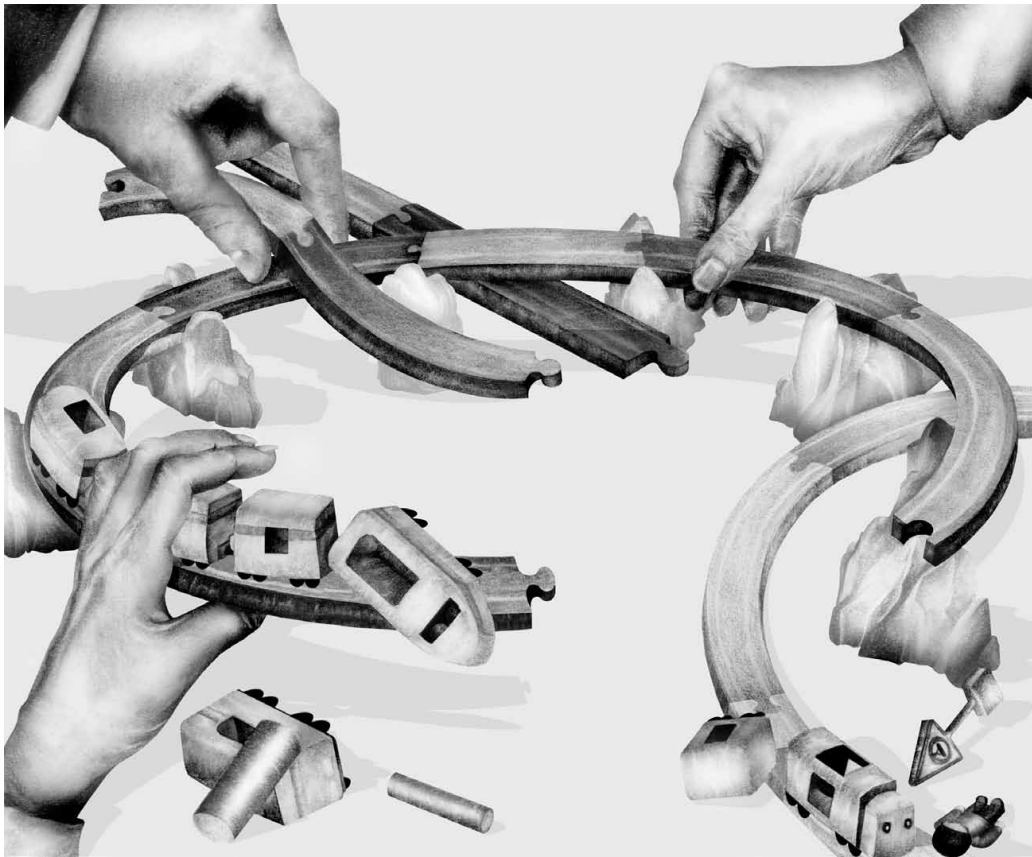


Illustration: Anne-Gaëlle Amiot

17 octobre 2000, Angleterre. Un train Intercity de la Great North Eastern Railway vient de quitter la gare de King's Cross à Londres. Quelques minutes plus tard, au sud de la gare de Hatfield, le train déraille. Bilan: 4 morts et 70 blessés. Bien que l'accident eut pu avoir des conséquences beaucoup plus graves, celui-ci dévoila un type de gestion et modifia en partie le fonctionnement du rail britannique: l'administration du rail par une société privée, Railtrack, a mis en évidence le sous-investissement dans l'entretien des infrastructures ferroviaires, alors que ladite société réalisait d'importants bénéfices...

La Belgique nous semble moins encline dans l'intégration d'opérateurs privés que les sociétés anglo-saxonnes ou germaniques qui ont pris de l'avance. Et pourtant! De Lijn constitue un exemple belge où, partiellement, ce sont des affrêteurs privés qui emploient des travailleurs contractuels et opèrent contre paiement d'une dotation publique. Les agents contractuels publics des TEC wallons roulent partiellement sur du matériel de firmes privées. La SNCB et la STIB prêtent déjà le flanc au secteur privé, évoquant ou pratiquant des partenariats public-privé (PPP) qui réduiront leur marge d'action et conditionnent les tarifs et l'accessibilité.

Dans les faits, le transport de passagers par train est à l'aube de sa libéralisation, ouvrant le rail au marché en 2022, après 90 ans de monopole public en Belgique. Il n'en est toutefois pas encore question pour le transport urbain qui ne sera pas mis à marche forcée sur la voie de la libéralisation. Mais peut-être ne faudra-t-il pas attendre que l'Europe nous dicte cette obligation de mise en concurrence... il se pourrait bien que nos autorités s'en chargent à l'avance.