

L'ÉDITO

Béatrice Delvaux

ÉDITORIALISTE EN CHEF

DANS LE RAIL BELGE, ON FAIT TOUT À L'ENVERS

Le monstre du Loch Ness ? A chaque grève sauvage ou intempestive, ou à chaque fois qu'elles se multipliaient frénétiquement, les libéraux ont régulièrement ressorti le souhait d'instaurer un service minimum. Avec le temps cependant, et surtout avec la conjonction de ces grèves avec les retards multiples et variés dans la circulation des trains, ce ne sont pas seulement certains partis politiques qui ont réclamé la création de ce service minimal, mais des navetteurs de plus en plus en colère et exaspérés. L'ajout des paralysies du trafic liées au mécontentement du personnel, aux perturbations régulières du transport par train, a fini en effet par être jugé de plus en plus intolérable par le

consommateur qui était surtout devenu un travailleur au bord de la crise de nerfs.

Il faut rendre cet hommage au ministre des Transports François Bellot, qui tente de proposer un système ayant pour but d'éviter ce que nombre de voyageurs considèrent comme une prise en otage.

Courageux, téméraire et... inutile ? On voit mal en effet des organisations syndicales laisser s'installer une procédure qui s'assimile, pour elles, à une suppression du droit de grève.

Le tabou du service minimum ne peut être levé que dans un contexte global

Mission impossible ?

C'est probable car tellement tabou, dans un pays qui a une tradition de respects des droits syndicaux bien ancrée, avec une sensibilité plus forte encore sur ce sujet au sud du pays.

C'est donc un sacré missile que le peu puissant François Bellot - qui ne fait que remplir une tâche qui lui a été fixée par les partis de son gouvernement - vient de lancer sur la place publique.

Quelque chose nous dit que ce service minimum, vu comme un ovni dans le monde syndical, n'est pourtant pas destiné en soi au cimetière des idées.

Mais qu'un tel tabou ne peut être levé et géré que dans un contexte global, où la gestion ferroviaire est faite de façon stratégique, et où ce service universel est une disposition d'un rail 3.0, où tant l'organisation du trafic, du service au client que de la gestion du personnel a atteint maturité et fluidité.

Or on n'y est pas du tout. La SNCB d'aujourd'hui n'a toujours pas de contrat de gestion.

Elle vit dans une guerre de tranchée avec Infrabel, vient juste de connaître son nouveau gestionnaire des ressources humaines, vient de voir débarquer sa nouvelle patronne qui s'est attelée à réinstaurer un climat de confiance, histoire, au bout du compte, de finalement arriver à vraiment bien servir le client.

Avec les chemins de fer en Belgique, on a l'impression qu'on fait tout à l'envers depuis des dizaines d'années.