



UNE NOUVELLE SNCB II

L. GILLIEUX

22

Le mois dernier, nous avons entamé l'examen de la loi du 21 mars 1991 qui a profondément transformé les règles de base du fonctionnement de la SNCB et de trois autres entreprises publiques du secteur des communications : la poste, Belgacom (anciennement la RTT) et la SNVA (Société nationale des Voies aériennes, auparavant la RVA). Pour l'essentiel, cette loi veut accorder davantage d'autonomie à ces entreprises, pour renforcer leur capacité concurrentielle et leur efficacité, ce qui leur permettra également d'apporter des améliorations à l'exécution de leurs missions de service public.

UNE REFORME INDISPENSABLE POUR L'AVENIR

Le législateur est parti du triple constat suivant:

- Les entreprises vivent dans un contexte de concurrence de plus en plus marquée;
- L'évolution est également très forte et très rapide dans le monde de la technique, ce qui permet la mise à la disposition de nombreux services

nouveaux ou fondamentalement modernisés;

- L'ouverture prochaine du « grand marché » européen va encore accroître les échanges et aviver davantage la concurrence, ce qui va obliger nos entreprises à s'adapter à une compétition toujours plus accentuée.

Nos autorités ont dès lors estimé indispensable de réformer en profondeur ces quatre entreprises publiques, pour les

doter d'une plus grande souplesse et leur permettre ainsi d'accroître leur efficacité ainsi que leurs capacités d'adaptation aux changements du monde moderne.

DES REGLES GENERALES ET DES REGLES PARTICULIERES

Sur ces bases, la loi a édicté des règles générales, applicables aux quatre entreprises visées, et d'autres, propres à chacune d'entre elles, compte tenu de leurs champs d'activités spécifiques. Nous avons évoqué les règles générales dans notre article précédent.

Rappelons simplement ici que ces règles s'articulent autour de quatre axes majeurs:

- Octroyer à ces entreprises une plus grande autonomie dans l'exercice de leurs activités;
- Prévoir un contrat de gestion entre l'Etat et chacune des entreprises, ce contrat étant une convention par laquelle les missions de service public définies dans la loi sont précisées et les modalités de leur exécution sont fixées de commun accord;
- Les doter d'organes de gestion inspirés de ceux des entreprises privées;
- Préciser leurs relations, d'une part avec le personnel et, d'autre part, avec les usagers.

DISPOSITIONS PROPRES A LA SNCB

Comme la SNCB, La Poste, Belgacom et la SNVA interviennent chacune dans un domaine particulier, le législateur a estimé utile de compléter les dispositions générales, présentées dans notre article précédent, par d'autres, propres à chaque entreprise, en vue de concrétiser davantage la réforme les concernant. Parallèlement, il a modifié certaines règles existantes relatives à ces entreprises, pour les mettre en conformité avec les objectifs de la réforme. Evoquons rapidement quelques-unes des principales dispositions applicables à la SNCB, qui entreront en vigueur au moment où le premier contrat de gestion conclu entre l'Etat et la Société sera approuvé par un arrêté royal.

L'OBJET SOCIAL DE LA SNCB

Celui-ci a été reformulé et complété. Aux termes de la loi, «la Société a pour objet le transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer». Elle précise encore que «la Société peut, par elle-même, ou par voie de participation à des organismes existants ou à créer, belges, étrangers ou internationaux, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou

en partie, à son objet social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement».

En outre, la loi ajoute que «est notamment considéré comme susceptible de favoriser la réalisation ou le développement de l'objet social, le fait de fabriquer et de vendre des biens ou des services ayant trait directement à l'activité ferroviaire».

En fait, depuis de nombreuses années, la SNCB construit, dans ses propres ateliers, des équipements de voie ou du matériel roulant spécial. Grâce à la possibilité de vendre ces équipements et constructions qui est maintenant prévue par la loi, la Société va pouvoir abaisser le prix de revient de ces fabrications et créer ou maintenir un savoir-faire dans ces domaines. Ceci lui permettra aussi d'éviter une trop forte dépendance vis-à-vis de certains fournisseurs. Dans les deux cas, la Société pourra dégager des ressources utiles pour ses activités de transport.

LES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC DE LA SNCB

Les missions de service public de la SNCB comprennent:

- Le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, soit les trains des catégories IC, IR, L, P et T. Les services spéciaux intérieurs de même que le trafic international voyageurs et le transport de marchandises ne font pas partie de ces missions. Ces diverses activités sont laissées à l'initiative de la SNCB qui les gère dans le cadre de son autonomie;
- L'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. Par ce terme, on entend l'ensemble des équipements de voie, de signalisation, d'alimentation en courant électrique, ainsi que les terrains où ils se situent. Cette infrastructure a un caractère d'intérêt national pour l'Etat car elle garantit le respect de certaines règles de concurrence entre modes de transport et parce qu'elle constitue une condition indispensable d'une politique de mobilité à long ou moyen terme;
- Les prestations que la Société est tenue de fournir pour les besoins de la nation comme, par exemple, le maintien de lignes qui ne sont plus nécessaires à l'exploitation, pour le compte du ministère de la Défense nationale.

LE CADRE DES INTERVENTIONS FINANCIERES DE L'ETAT

La loi indique clairement les bases de la fixation, du calcul et du paiement des subventions et interventions qu'elle prévoit:

Les biens immobiliers de la SNCB ne peuvent faire l'objet d'aucune mesure d'expropriation qui pourrait compromettre la poursuite de sa mission.

□ Les divers règlements et décisions de la CEE relatifs à la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer; à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine du transport par chemin de fer, par route et par voie navigable; aux aides accordées à ces transports et à l'assainissement de la situation financière des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre celles-ci et les Etats;

□ Les diverses dispositions légales par lesquelles l'Etat a pris des engagements financiers concernant la SNCB et pour lesquels la loi estime qu'il doit continuer à assumer ses obligations

Dorénavant, la SNCB pourra vendre les équipements et le matériel roulant qu'elle construit dans ses ateliers.

L'AUTONOMIE DE LA SOCIÉTÉ

À propos des biens immobiliers de la SNCB (terrains, bâtiments, etc.), la loi précise qu'ils ne peuvent pas faire l'objet d'une mesure d'expropriation, afin d'éviter que la Société ne soit mise dans l'impossibilité d'exécuter certaines de ses missions ou ne soit mise en position de faiblesse face à la concurrence. La loi prévoit cependant que, sur la proposition du ministre responsable des chemins de fer, le Roi peut autoriser l'expropriation de biens qui ne sont plus nécessaires à l'exploitation, le produit de cette expropriation revenant à la Société.

LE TRAFIC INTERNATIONAL DE VOYAGEURS

La loi prévoit que le plan d'entreprise de la SNCB (qui est, rappelons-le, un document que chaque entreprise publique établit annuellement) contient la description des conditions générales d'exploitation du transport international des voyageurs par train.

Par ailleurs, la loi stipule aussi que ce type de transport ne peut être confié ou cédé en tout ou en partie à une tierce personne que moyennant des conditions restrictives très précises:

□ Une autorisation gouvernementale par la voie d'un arrêté délibéré par l'ensemble du gouvernement;

□ La détention par la SNCB, en tout temps, de plus de 50% du capital, des voix et des mandats dans les organes de gestion de la filiale, la représentation de la SNCB dans ces organes étant répartie à égalité entre membres d'expression française et membres d'expression néerlandaise.

ADAPTATIONS LEGALES DIVERSES

La loi adapte également certaines dispositions existantes en vue de les mettre en conformité avec les objectifs de la réforme poursuivie. Parmi celles-ci, citons:

□ Certaines modifications concernant les règles d'adaptation des tarifs, en vue de tenir davantage compte de l'autonomie de la Société. Comme ce principe fondamental était en contradiction avec deux arrêtés royaux de pouvoirs spéciaux de 1982 et 1983, donnant un caractère automatique aux adaptations de tarifs et prévoyant leur fixation par l'autorité ministérielle, ces arrêtés ont été supprimés;

□ Certaines règles relatives au contrat de transport, concernant entre autres l'obligation de transport, pour laquelle la loi prévoit maintenant que la SNCB est tenue d'effectuer tout transport de personnes en service intérieur compatible avec les moyens de transport normaux permettant de satisfaire aux besoins réguliers du trafic dans les conditions prévues au contrat de gestion. Cette nouvelle règle s'applique donc au transport des voyageurs et introduit certaines limites à l'obligation générale de transport :

□ L'adaptation de la responsabilité du transporteur ferroviaire. Dans un but de simplification, il a été décidé de rendre les règles relatives à la responsabilité du transporteur ferroviaire dans les transports internationaux de marchandises applicables au trafic national. Ces règles font partie d'un traité international, qui a déjà été approuvé par une loi en 1983;

□ Certaines modifications techniques à la loi du 27 juillet 1891 sur la police des chemins de fer, afin de l'adapter à l'évolution des techniques ferroviaires et au mode de vie actuel.

On le constate aisément, cette loi introduit vraiment des modifications tout à fait fondamentales dans la vie des quatre grandes entreprises publiques du secteur des communications, parmi lesquelles la SNCB. Précisant leurs diverses missions de service public, elle les dote également d'une plus grande autonomie pour leur permettre une gestion plus efficace et plus performante dans cet environnement toujours plus concurrentiel qui se met en place dans l'Europe de 1993. L'œuvre de la loi n'est cependant pas complète en elle-même: elle précise en effet que chacune des entreprises concernées doit négocier un contrat de gestion avec l'Etat, en vue de préciser et de détailler la mise en application de toutes ces nouvelles règles. Pour la SNCB rappelons que ces modifications, tant celles qui sont contenues dans la loi que celles qui seront déterminées dans le contrat de gestion, n'entreront en vigueur qu'après l'approbation de ce dernier par un arrêté royal. Nous reparlerons donc

prochainement de cette réforme importante touchant notre Société.

LA POSTE, BELGACOM, LA SNVA: LEURS GRANDS OBJECTIFS ET LEURS MISSIONS DE SERVICE PUBLIC

A côté de la SNCB, trois autres entreprises publiques du secteur des communications ont également été visées par la loi du 21 mars 1991 et connaissent de ce fait, elles aussi, de profondes mutations. Présentons brièvement leurs domaines d'activités ainsi que les principales missions de service public leur assignées.

LA POSTE

La Poste assure l'acheminement quotidien du courrier et d'une partie de la presse, ainsi que les opérations financières traitées par les comptes de chèques postaux. Ces activités représentent près de 14 millions d'envois par jour et environ un million d'opérations financières quotidiennes.

Le contrat de gestion va englober les missions de service public de La Poste, redéfinies par la loi:

En matière de poste aux lettres, la Poste est chargée de recueillir, de transporter et de distribuer partout en Belgique: les lettres closes ou ouvertes, les cartes postales, les annonces, circulaires, prospectus, prix courants et avis de toute nature adressés à un destinataire. La Poste a le monopole de ce service, sauf certaines exceptions telles que les correspondances que des particuliers s'expédient par des personnes attachées à leur service, les lettres de voiture et certaines factures accompagnant des marchandises, les documents de service des chemins de fer et de toute autre entreprise de transport public circulant par le matériel de ceux-ci, le courrier express, etc.;

La vente des timbres - poste et des autres valeurs postales;

Les services financiers postaux (les CCP), qui ne seront pas dans une situation de monopole, puisque les banques et nombre d'autres organismes financiers offrent des services similaires.

BELGACOM

La loi a réorganisé complètement les structures et les activités de l'ancienne RIT.

Dorénavant, les missions de service public que doit assurer BELGACOM consistent en la mise à la disposition du public des télécommunications publiques ainsi que certaines prestations de nature sociale ou humanitaire dans ce domaine, telles que le contrat de gestion doit les préciser.

Les télécommunications publiques comprennent:

L'établissement, la maintenance, la modernisation et le fonctionnement de l'infrastructure publique de télécommunications (le réseau et ses équipements) et des installations de télécommunications accessibles au public et situées sur le domaine public (les cabines, etc.);

L'exploitation de services tels que la téléphonie, le télex, le mobilophone, la radiomessagerie, etc.

Ces services sont accordés en concession exclusive à BELGACOM. Relevons qu'ils ne comprennent pas le matériel terminal de télécommunications (les appareils émetteurs et récepteurs) ainsi que, à partir de 1993 au plus tard, les services de commutation de données, toutes les activités afférentes à ces services étant mises en libre concurrence.

Notons également que les fonctions exercées dans le passé par la RIT en matière de réglementation et de surveillance des activités de télécommunications ne sont pas transférées à BELGACOM – qui, dorénavant, a surtout des objectifs commerciaux – mais à un nouvel institut, l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT). Cet institut de réglementation et de contrôle dépendra directement du ministre.

La SNVA

La Régie des Voies aériennes était chargée d'aménager et d'exploiter les aéroports publics du pays et de contrôler la navigation aérienne civile, en vue d'assurer sa sécurité. En application des lois de régionalisation, les aéroports de Gosselies-Charleroi, Bierset-Liège, Deurne-Anvers et Ostende sont transférés aux régions. Dès lors, les missions de service public de la Société nationale des voies aériennes consistent:

En la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure nécessaire à l'atterrissage, au stationnement et au décollage des avions sur l'aéroport de Bruxelles National;

A assurer la sécurité de la navigation aérienne en exerçant son contrôle dans l'espace aérien belge.

Le contrat de gestion à conclure entre l'Etat et la SNVA précisera ces missions ainsi que diverses questions tels les tarifs pour les prestations de services publics: redevances dues par les compagnies aéronautiques pour l'usage de l'aéroport, etc.

Certaines limites ont été introduites à l'obligation générale de transport.