

CONSEIL NATIONAL  
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE  
L'ECONOMIE

AVIS N° 2.113

CCE 2019-0240 DEF  
CO 1000

Séance commune des Conseils du 29 janvier 2019

---

Le prix des cartes train à partir du 1er février 2019

x x x

3.037

## Saisine

Le 13 décembre 2018, Monsieur Robert Tollet, Président du Conseil central de l'Economie, a reçu de la part de Madame Valérie Verzele, directrice générale de la Direction générale "Politique de mobilité durable et ferroviaire" du SPF "Mobilité et Transports", une demande d'avis concernant l'adaptation des tarifs des titres de transport de la SNCB à partir du 1er février 2019.

Le 12 novembre 2018, les représentants concernés de la SNCB sont venus informer en la matière la sous-commission mixte « Cartes train », qui a été chargée de ce dossier au sein du Conseil central de l'Economie et du Conseil national du Travail. Le SPF "Mobilité et Transports" était également représenté lors de cette réunion.

Sur la base des explications fournies par la SNCB et de l'échange de vues qui a suivi, la sous-commission mixte « Cartes train » a rédigé l'avis ci-dessous, qui a été approuvé le 29 janvier 2019 par l'assemblée plénière commune des Conseils.

## Avis

### 1 Être informé ex ante de la proposition d'adaptations tarifaires

Les Conseils sont satisfaits d'avoir été informés par la SNCB de la proposition d'adaptations tarifaires à compter du 1er février 2019 avant la décision du Conseil d'administration de la SNCB en la matière. Ils demandent que la SNCB procède dorénavant de la sorte lors de chaque adaptation tarifaire.

### 2 Adaptation tarifaire des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail et domicile-école

#### *Continuer de lier les augmentations tarifaires à une amélioration de la qualité pour le voyageur*

Les Conseils constatent que la majoration tarifaire des cartes train trajet (+1,18% à partir du 01.02.2019) est conforme aux dispositions de l'article 15 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB, qui a été prolongé à plusieurs reprises depuis 2012. Ils prennent acte du fait que cette augmentation tarifaire est inférieure à la hausse de l'indice santé (+1,64% entre juin 2017 et juin 2018), car la SNCB n'a pas atteint l'objectif de ponctualité qui a été convenu dans le cadre de son contrat de gestion avec l'Etat fédéral : la régularité effective des trains de voyageurs s'établissait à 85,24 %, tandis que l'objectif de ponctualité avait été fixé à 85,63 %.

La liaison des augmentations tarifaires à une amélioration de la qualité pour le voyageur est, selon les Conseils, une pratique qui doit être poursuivie à l'avenir. Les hausses tarifaires qui ne s'accompagnent pas d'une amélioration du service pénalisent les citoyens qui ont un comportement de mobilité durable et peuvent avoir des conséquences négatives tant sur la mobilité que sur les recettes financières (potentielles) de la SNCB.

#### *Transparence sur le mode de calcul de l'objectif de ponctualité*

Les Conseils tiennent à faire remarquer que l'objectif de ponctualité à réaliser (85,63%) était loin d'être ambitieux : il s'agit en effet d'un objectif qui avait été fixé pour l'année 2012 et qui est resté constant depuis lors. Compte tenu du fait que la réalisation ou non de l'objectif de ponctualité peut avoir des conséquences financières pour les travailleurs et les employeurs, les Conseils demandent que le mode de calcul de celui-ci soit décrit de manière transparente dans le contrat de gestion de la SNCB.

### ***Adaptation du mode de calcul de la régularité effective des trains de voyageurs***

Les Conseils notent avec satisfaction qu'il a été tenu compte, lors du calcul de la régularité effective, du taux d'occupation des trains de voyageurs et du moment où ils roulent (heures de pointe ou heures creuses). Ils se réjouissent également que les trains supprimés aient aussi été pris en compte dans ce calcul (un train supprimé est considéré comme un train en retard). Mis à part cela, ils déplorent qu'aucune suite n'ait encore été donnée à ce qu'ils ont déjà demandé à plusieurs reprises à propos du calcul de la régularité effective, à savoir :

- qu'il soit tenu compte de la ponctualité dans les (principales) gares intermédiaires non seulement des trains de voyageurs qui transitent par Bruxelles, mais aussi des autres trains de voyageurs ;
- qu'il soit également tenu compte des retards causés par des travaux de longue durée et des désagréments que subissent les voyageurs en raison des retards et problèmes techniques ;
- que l'on utilise autant que possible des critères internationaux harmonisés en matière de ponctualité. Ceux-ci permettront en effet une comparaison internationale.

### ***Une norme européenne uniforme pour la mesure de la ponctualité du transport ferroviaire de voyageurs***

S'agissant de ce dernier point, les Conseils invitent les autorités belges compétentes à demander aux instances européennes d'instaurer une norme européenne uniforme pour la mesure de la ponctualité du transport ferroviaire de voyageurs. Ceci permettra en effet de comparer les performances en matière de ponctualité des différents opérateurs ferroviaires en Europe.

### ***Traitement tarifaire égal des cartes train trajet et des cartes train mi-temps***

Les Conseils se réjouissent que la SNCB ait tenu compte de leur demande de traitement égal des tarifs des cartes train trajet (+1,18% à partir du 01.02.2019) et des cartes train mi-temps (+1,18% à partir du 01.02.2019). Si les tarifs des cartes train mi-temps augmentent davantage que ceux des cartes train trajet, les travailleurs à mi-temps - qui disposent déjà de moyens financiers moindres et ont des horaires de travail atypiques - ne seraient en effet pas incités à se déplacer en train entre leur domicile et leur lieu de travail, alors qu'il s'agit là d'une forme durable de mobilité qu'il convient de promouvoir. Afin d'avoir la garantie que la SNCB applique un traitement tarifaire égal lors de chaque majoration tarifaire, les Conseils plaident pour qu'il soit inscrit dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB que les cartes train mi-temps sont soumises à la même formule d'adaptation tarifaire que les cartes train trajet.

### ***Tarifs scolaires pour tous les jeunes qui étudient et travaillent en alternance***

Afin de rendre les systèmes de formation en alternance plus attractifs, les Conseils demandent à nouveau que tous les jeunes qui étudient et travaillent en alternance puissent bénéficier, quel que soit leur institut de formation, des tarifs scolaires de la SNCB (c'est-à-dire tant les cartes campus que les cartes train scolaires) pour leurs déplacements domicile-école en train. Donc pas uniquement les jeunes qui suivent une formation en alternance auprès du SYNTRA, de l'IFAPME ou de l'ESPACE Formation PME, mais aussi par exemple les jeunes qui suivent une formation en alternance auprès du « Service Formation PME » (à Bruxelles) ou de l'Institut für Aus und Weiterbildung im Mittelstand IAWM (en Communauté germanophone).

### **3 Les interventions des travailleurs et des employeurs dans le prix du transport en train**

#### ***Pour les travailleurs concernés, une contribution plus élevée dans le prix des abonnements de train***

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que l'intervention personnelle des travailleurs dans le coût du transport organisé par la SNCB s'élèvera à partir du 1er février 2019 à 35,3 % en moyenne (contre 25 % en moyenne depuis le 1er février 2009) sur base des montants forfaitaires actuels de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement des travailleurs en transports en commun, qui figurent à l'article 3 de la CCT n° 19 octies.

#### ***Pour beaucoup d'employeurs, une contribution plus élevée dans le prix des abonnements de train***

Les Conseils font remarquer qu'il y a également des employeurs qui octroient à leurs travailleurs une intervention financière dans le prix des déplacements domicile-travail en train dont le montant est supérieur aux montants forfaitaires susmentionnés, ainsi que des employeurs qui concluent avec la SNCB une convention de tiers payant afin de pouvoir offrir à leurs travailleurs la gratuité des déplacements domicile-travail en train. Pour ce dernier groupe d'employeurs, chaque augmentation tarifaire des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail accroît le montant de la contribution de l'employeur dans le prix de ces abonnements. Il s'agit d'un montant de la contribution de l'employeur qui est fixé par la SNCB et qui doit être soumis à l'avis du CCE lors de chaque majoration tarifaire en vertu de la loi du 27 juillet 1962<sup>1</sup>.

#### ***Prolongation de l'intervention financière publique dans le cadre du système 80/20***

Les Conseils estiment que les investissements publics qui encouragent l'utilisation du train (p.ex. l'intervention financière publique dans le cadre du système de tiers payant) restent nécessaires, en particulier dans le contexte belge caractérisé par des problèmes de mobilité de plus en plus aigus. Ils demandent au gouvernement de veiller à ce que le nouveau contrat de gestion de la SNCB respecte l'esprit des AIP successifs dans lesquels le Groupe des 10 préconise la pérennisation et la prolongation du financement de l'intervention publique dans le cadre du système de tiers payant (également appelé système 80/20), avec une enveloppe ouverte.

#### ***Prendre deux tableaux à l'annexe de l'AR en exécution de la loi du 27 juillet 1962***

Les Conseils constatent qu'aucun arrêté royal n'a été adopté en exécution de l'article 1 de la loi du 27 juillet 1962 à la suite des augmentations tarifaires des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail en 2014, 2016, 2017 et 2018.

Les Conseils demandent que, conformément à l'article 1 de la loi du 27 juillet 1962, le Ministre compétent élabore un arrêté royal suite à la majoration tarifaire au 1er février 2019. Ils demandent également de reprendre deux tableaux à l'annexe de cet arrêté royal : un tableau avec les montants forfaitaires de l'intervention de l'employeur figurant à l'article 3 de la CCT n° 19 octies, et un tableau avec les montants de l'intervention de l'employeur applicable pour les employeurs ayant conclu une convention de tiers payant avec la SNCB.

#### ***Modification de la loi du 27 juillet 1962***

Les Conseils rappellent leur [avis unanime du 23 juin 2010](#), dans lequel ils proposent un texte visant à modifier la loi du 27 juillet 1962 afin de résoudre l'incompatibilité juridique entre la formulation actuelle de l'article 1 de la loi du 27 juillet 1962 et la CCT n° 19 octies. Ils réitèrent leur appel à mettre en œuvre cet avis.

---

<sup>1</sup> La loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la SNCB par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

## 4 Développer davantage la multimodalité

Les Conseils estiment qu'il convient de continuer à développer la multimodalité afin de durabiliser et de fluidifier la mobilité dans notre pays, et ils considèrent que la SNCB a un rôle crucial à jouer en la matière.

### ***La SNCB, un facilitateur important de la multimodalité***

Selon les Conseils, la SNCB peut contribuer de différentes manières à la promotion de la multimodalité, à savoir :

- proposer des titres de transports et tarifs multimodaux ;
- développer davantage l'offre ferroviaire suburbaine (offre S) ;
- appliquer progressivement un modèle<sup>2</sup> de nœuds de correspondance sur le réseau ferroviaire belge ;
- contribuer à faire évoluer les gares ferroviaires vers des pôles multimodaux et multifonctionnels<sup>3</sup> ;
- se coordonner avec les autres opérateurs de transport en termes d'horaires, d'informations aux voyageurs, de tarifs et titres de transport intégrés ;
- mener, comme les autres opérateurs de transports, une politique de données ouvertes.

### ***Rendre la combinaison du train avec d'autres moyens de transport aussi attrayante que possible***

Les Conseils constatent avec satisfaction qu'il a été décidé de ne pas majorer les tarifs des parkings en gare, lesquels participent à l'attractivité de la combinaison train/voiture. Ils estiment également qu'il est positif que le prix du billet vélo simple trajet sera réduit de 5 à 4 euros. De la sorte, les voyageurs qui combinent train et vélo aussi bien pour leur trajet aller que pour leur trajet retour ne sont pas désavantagés financièrement par la disparition du billet vélo 1 jour, et les usagers du train sont encouragés à tester la combinaison train/vélo.

### ***Consulter les Conseils sur les modifications prévues dans les tarifs et les titres de transport pour les déplacements domicile-travail***

Enfin, les Conseils demandent à être consultés par la SNCB concernant les modifications prévues dans les tarifs (multimodaux) et/ou titres de transport (multimodaux) pour les déplacements domicile-travail. Ils peuvent ainsi informer en temps opportun la SNCB d'éventuelles conséquences indésirables des modifications prévues pour les employeurs et les travailleurs et rechercher si nécessaire des solutions en collaboration avec la SNCB.

---

<sup>2</sup> Le principe d'un tel modèle d'exploitation est de définir les horaires des différents services de trains de sorte à maximaliser les possibilités de correspondance en gare.

<sup>3</sup> Par « pôles multimodaux », nous entendons « des gares ferroviaires qui sont accessibles aux différents modes de transport et où il est facile de passer d'un mode de transport à l'autre ».