

CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE

AVIS N° 2.074

CCE 2018-0280 DEF
CCR 10

Séance commune des Conseils du lundi 29 janvier 2018

Le prix des cartes train à partir du 1er février 2018

x x x

2.960

Saisine

Le 22 décembre 2017, Monsieur Robert Tollet, président du Conseil central de l'économie, a reçu de la part de Madame Valérie Verzele, directeur général 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 cartes train au 1er février 2018.

Depuis la publication, le 20 décembre 2016, de l'avis unanime du Conseil central de l'économie (CCE) et du Conseil national du travail (CNT) concernant le prix des cartes train à partir du 1er février 2017 (CCE 2016-2871 DEF, Avis n° 2011), la sous-commission mixte « Mobilité », chargée du dossier au sein des Conseils, a poursuivi ses travaux en la matière.

Le 30 novembre 2017, les représentants compétents de la SNCB sont venus informer cette sous-commission mixte des adaptations tarifaires de la SNCB qui entreront en vigueur le 1er février 2018. Le SPF « Mobilité et Transports » était également représenté à cette réunion.

Sur la base des informations présentées et de l'échange de vues qui a suivi, la sous-commission mixte « Mobilité » a rédigé l'avis ci-dessous, lequel a été approuvé le 29 janvier 2018 par l'assemblée plénière commune des Conseils.

Avis

1. Ne plus être informés ex post, mais ex ante

Les Conseils prennent acte de la décision du conseil d'administration de la SNCB relative aux adaptations tarifaires qui entreront en vigueur le 1er février 2018 pour les cartes train et les autres titres de transport de la SNCB. Ils demandent à ne plus être consultés ex post, mais bien ex ante (c.-à-d. avant la décision du conseil d'administration de la SNCB), concernant la proposition d'adaptations tarifaires.

2. Traitement égal des cartes train trajet et des cartes train mi-temps

Les Conseils prennent acte de la décision du conseil d'administration de la SNCB de majorer les tarifs des cartes train trajet de 2,49 % à compter du 1er février 2018 et font remarquer que cette augmentation tarifaire est conforme aux dispositions de l'article 15 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB, qui est encore toujours en vigueur.

Les Conseils apprécient que la SNCB ait tenu compte de leur demande de traitement égal des tarifs des cartes train trajet (+2,49 % à partir du 1er février 2018) et de ceux des cartes train mi-temps (+2,49 % à partir du 1er février 2018). Afin d'avoir la garantie que la SNCB respectera le principe d'égalité de traitement en matière de tarification des cartes train trajet et des cartes train mi-temps 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 formule d'adaptation des prix applicable aux cartes train trajet.

3. Nuancer les performances en matière de ponctualité de la SNCB

Les Conseils constatent que l'augmentation tarifaire des cartes train trajet (+2,49 %) est supérieure à la hausse de l'indice santé (+1,49 % entre juin 2016 et juin 2017), car la SNCB a atteint l'objectif de ponctualité qui a été convenu dans le contrat de gestion avec l'Etat fédéral : la régularité effective des trains de voyageurs s'établissait à 87,05 % tandis que l'objectif de ponctualité avait été fixé à 85,63 %. Les Conseils souhaitent toutefois apporter quelques nuances, tant en ce qui concerne l'objectif de ponctualité à atteindre qu'à propos de la régularité effective.

Concernant l'objectif de ponctualité à atteindre, les Conseils tiennent à faire remarquer :









- que celui-ci est loin d'être ambitieux : il s'agit en effet d'un objectif de ponctualité qui est resté constant de l'année 2012 jusqu'à l'entrée en vigueur du prochain contrat de gestion ;
- que le mode de calcul de celui-ci n'est pas décrit dans le contrat de gestion. Les Conseils déplorent ce manque de transparence, étant donné que la réalisation ou non de l'objectif de ponctualité peut avoir des conséquences financières pour les travailleurs ou les employeurs. Ils demandent que le mode de calcul de l'objectif de ponctualité à atteindre soit décrit dans le prochain contrat de gestion.

En ce qui concerne la régularité effective des trains de voyageurs, les Conseils notent avec satisfaction qu'il a été tenu compte, lors du calcul de celle-ci, du taux d'occupation des trains de voyageurs et du moment auquel ils roulent (heures de pointe ou heures creuses). Ils se réjouissent également que les trains supprimés aient 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 leurs demandes relatives au 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, de manière à permettre une comparaison internationale.

Les Conseils déplorent qu'il n'existe pour l'heure aucune norme européenne uniforme qui détermine la façon de mesurer la ponctualité du transport ferroviaire de voyageurs et que les normes de ponctualité utilisées diffèrent d'un Etat membre à l'autre (voir tableau).

Tableau 1 : Normes de ponctualité appliquées dans différents États membres de l'UE

Royaume Uni		<p>Méthode de mesure : voyageurs</p> <p>À l'heure :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trains régionaux : retard < 5 min. À la destination finale • Longue distance : retard < 10 min. À la destination finale
Allemagne		<p>Méthode de mesure : voyageurs</p> <p>À l'heure :</p> <p>Retard < 6 min. à chaque arrêt commercial ou à la destination finale.</p> <p>Scope :</p> <p>Le calcul de la ponctualité inclut : les trains longue distance, les trains régionaux (métro, trains) et les</p>
Suisse		<p>Méthode de mesure : voyageurs</p> <p>À l'heure :</p> <p>Retard < 3 min. et une arrivée assurée dans les gares de correspondance</p>
Autriche		<p>Méthode de mesure : voyageurs</p> <p>À l'heure :</p> <p>Retard ≤ 5 min. à chaque arrivée prévue</p> <p>Scope:</p> <p>Le calcul de la ponctualité inclut : les trains longue distance et les trains régionaux</p>
Pays-Bas		<p>Méthode de mesure : voyageurs</p> <p>À l'heure :</p> <p>Retard < 3 min. à l'arrivée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • dans 35 gares pour toutes les séries de trains et • dans 8 gares pour les Thalys/ICE <p>Hors scope: trains supprimés, trains à horaire adapté</p>
Luxembourg		<p>Méthode de mesure : voyageurs</p> <p>À l'heure :</p> <p>Retard ≤ 6 min. à l'arrivée</p>
France		<p>Méthode de mesure : voyageurs</p> <p>À l'heure :</p> <p>Retard ≤ 5 min. à la destination finale.</p> <p>Scope:</p> <p>Un train supprimé compte tout autant qu'un train qui n'est pas à l'heure. Une pondération est affectée à chaque train en fonction du taux d'occupation.</p>
Belgique		<p>Méthode de mesure : voyageurs</p> <p>À l'heure :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Retard ≤ 6 min. à la destination finale et • à l'arrivée dans la première gare de Bruxelles (si sur le trajet)

Source : Infrabel

Afin que l'on puisse comparer les performances en matière de ponctualité des différents opérateurs ferroviaires en Europe, 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. Ils souhaitent entamer une réflexion en la matière avec les collaborateurs compétents de la SNCB et d'Infrabel.

Ensuite, les Conseils demandent que les résultats en matière de ponctualité (mesurés à l'aide de la régularité effective) soient analysés conjointement à la qualité de l'offre ferroviaire ainsi qu'à la vitesse commerciale.

Les Conseils constatent que l'accroissement de l'offre ferroviaire (+5,1 % par rapport au plan de transport 2014-2017) dont les voyageurs pourront bénéficier à partir du 10 décembre 2017 (c.-à-d. la date de l'entrée en vigueur du plan de transport 2017-2020) a également joué un rôle, selon la SNCB, dans la décision du conseil d'administration de la SNCB d'augmenter les tarifs à compter du 1^{er} février 2018.

Les Conseils sont d'avis que l'extension de l'offre ferroviaire (et en particulier l'augmentation de l'amplitude¹ sur certaines liaisons S², sur laquelle mise essentiellement le plan de transport 2017-2020) est positive, car elle peut encourager l'utilisation du train. En outre, le fait qu'en exécution du plan de transport 2017-2020, des trains supplémentaires seront prévus le weekend et/ou tard le soir sur certaines liaisons est également accueilli favorablement par les Conseils, car ceci est important selon eux pour encourager l'utilisation du train par les étudiants et les travailleurs ayant des horaires atypiques. Ils soulignent toutefois :

- que les personnes qui souhaitent acheter un billet de train au guichet de la gare ne sont plus à même de le faire dans certaines gares ferroviaires (si le guichet a été fermé) ou moins facilement qu'auparavant (si les heures d'ouverture du guichet ont été restreintes). Ces personnes sont dirigées vers des méthodes de paiement alternatives (distributeur automatique, en ligne ou via l'appli de la SNCB) auxquelles elles n'ont pas toujours accès (p.ex. les personnes qui disposent de compétences ou de ressources (PC, smartphone...) numériques insuffisantes) et qui peuvent les décourager à prendre le train.
- qu'il serait inacceptable de mettre les coûts liés à l'extension de l'offre ferroviaire quasi exclusivement à la charge des employeurs et des travailleurs ;
- que les investissements publics visant à encourager l'usage du rail (p.ex. des investissements dans l'amélioration de la qualité du service sur le rail) restent nécessaires, et ce d'autant plus dans le contexte sociétal actuel, qui est caractérisé par des problèmes de mobilité de plus en plus aigus ayant des conséquences néfastes pour l'économie, le fonctionnement du marché du travail, l'accès aux services, l'environnement et la santé publique et dans lequel le train comme mode de transport pour les déplacements domicile-travail remplit une fonction spécifique d'intérêt général.

¹ L'amplitude est le nombre total de trains par jour.

² Les liaisons S sont des liaisons suburbaines.

4. Évolution des interventions des employeurs et des travailleurs dans le prix des transports en commun publics

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 1^{er} février 2018 à 34,5 % en moyenne (contre 25 % en moyenne depuis le 1^{er} 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.

Par ailleurs, les Conseils constatent que, sur base de l'article 4 b) de la CCT n°19 octies, l'intervention personnelle des travailleurs dans le prix des abonnements pour les transports en commun publics autres que les chemins de fer a également augmenté par rapport au 1^{er} février 2009. Par exemple, pour un abonnement annuel de la STIB, l'intervention personnelle des travailleurs pourrait actuellement s'élever à environ 40 %.

Cependant, d'un point de vue macro-économique, l'intervention personnelle des travailleurs dans le coût des transports en commun publics doit être relativisée compte tenu du fait que l'intervention de certains employeurs est plus élevée que celle fixée par la CCT19octies ou une CCT sectorielle plus avantageuse.

Les Conseils demandent que les montants forfaitaires applicables de l'intervention de l'employeur dans le coût des déplacements des travailleurs en transports en commun publics, qui sont mentionnés à l'article 3 de la CCT n° 19 octies, soient repris à l'annexe de l'arrêté royal qui sera adopté à la suite de l'augmentation tarifaire au 1^{er} février 2018 en exécution de la loi du 27 juillet 1962³.

5. Modification de la loi du 27 juillet 1962

Les Conseils rappellent par ailleurs que la version actuelle de l'article 1^{er} de la loi du 27 juillet 1962 stipule toujours que « le Roi détermine le montant et les modalités du paiement de cette intervention par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil central de l'économie ».

Il y a donc une incompatibilité, au niveau de la base légale, entre le libellé actuel de l'article 1^{er} de la loi du 27 juillet 1962 et la CCT n° 19 octies. Les Conseils rappellent qu'afin de résoudre celle-ci, ils ont formulé, dans un avis unanime du 23 juin 2010⁴, une proposition de texte visant à modifier la loi du 27 juillet 1962. Les Conseils réitérent leur demande de voir cet avis exécuté et attirent également l'attention sur le fait qu'elle concerne différentes compétences politiques.

³ 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 Avis du 23 juin 2010 relatif à un projet de loi modifiant la loi du 27 juillet 1962 ([CCE 2010-1042](#), [Avis CNT n°1737](#))

6. Cartes campus et cartes train scolaires

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 formation⁵, 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.

7. Consultation avant l'instauration de tarifs et titres de transport multimodaux

Les Conseils déplorent qu'il n'ait pas été tenu compte de la demande qu'ils ont formulée dans leur avis sur le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2017 d'être consultés par la SNCB avant l'instauration de nouveaux tarifs et titres de transport multimodaux pour les déplacements domicile-travail. N'ayant pas été informés au préalable de l'introduction (en octobre 2017) des abonnements City Pass à Anvers et Gand, lesquels permettent de se déplacer de façon illimitée dans ces villes à bord des trains de la SNCB et des bus de De Lijn, ils n'ont pas pu anticiper les questions qui se posent aujourd'hui concernant le système de remboursement (partiel) de ceux-ci par l'employeur. Les Conseils prennent note du fait que des employeurs pourront conclure des contrats tiers payant avec la SNCB pour les abonnements City Pass. Ils s'interrogent sur leurs modalités pratiques, sachant que les abonnements City Pass ne sont pas de simples abonnements SNCB, mais des abonnements découlant d'un partenariat entre la SNCB et une société régionale de transports en commun. Par ailleurs, les Conseils se sont engagés à examiner cette problématique.

Enfin, les Conseils profitent de cette occasion pour réitérer leur souhait qu'il soit stipulé dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB que le SPF Mobilité et Transports, avant de procéder à des modifications dans la gamme des titres de transport de la SNCB pour les déplacements domicile-travail, organise une concertation entre, d'une part, la SNCB et, d'autre part, les interlocuteurs sociaux réunis au sein du CCE et du CNT, étant donné que de telles modifications ont ou pourraient avoir un impact sur l'intervention patronale dans les frais de déplacement domicile-travail des travailleurs. Ainsi, les interlocuteurs sociaux, qui participent à la concertation sur ces interventions, pourront indiquer en temps voulu à la SNCB les éventuels effets (in)directs indésirables des modifications prévues pour les employeurs et les travailleurs, et si nécessaire (en concertation avec la SNCB) trouver des solutions alternatives.

⁵ C'est-à-dire pas uniquement les personnes qui suivent une formation en alternance auprès de SYNTRA, l'IFAPME ou ESPACE Formation PME, mais p.ex. aussi les personnes 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).