



AVIS

CCE 2019-2560

Le prix des cartes train à partir du 1er février 2020

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB





CCE 2019-2560
C0 1000
CNT Avis 2.150
Dossier 3.037

Avis
sur le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2020

Bruxelles
17-12-2019

Saisine

Le 27 novembre 2019, 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 1^{er} février 2020.

Le 4 novembre 2019, des représentants 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.

Les Conseils commentent dans le présent avis, qui a été approuvé le 17/12/2019 par leur assemblée plénière mixte, les adaptations tarifaires décidées par le conseil d'administration de la SNCB, et ce en tenant compte des engagements en matière de mobilité que les interlocuteurs sociaux interprofessionnels ont inscrits dans leurs accords du 1^{er} avril 2019 portant sur la période 2019-2020. Ils réitèrent également leurs revendications prioritaires s'agissant de la politique tarifaire de la SNCB et plaident pour une révision des conditions et modalités d'utilisation d'un certain nombre de titres de transport de la SNCB. L'executive summary ci-dessous résume de façon succincte les principaux messages de cet avis.

Avis

EXECUTIVE SUMMARY

Messages à la SNCB

Les fortes augmentations tarifaires qui seront appliquées à la key card et au Railease au 1^{er} février 2020 constituent un frein à la réalisation du transfert modal au niveau des déplacements domicile-travail. Les Conseils demandent à la SNCB de faire en sorte, aussi rapidement que possible, que le Railease puisse également être acheté par les travailleurs disposant d'un budget mobilité qui comprend une voiture de société. Ils demandent également de digitaliser les billets de validation liés au Railease, tout comme la key card et les cartes train mi-temps. Les conditions de remboursement des abonnements de train destinés aux déplacements domicile-travail devraient être assouplies en cas de maladie ou de changement d'employeur.

Selon les Conseils, la SNCB doit dès à présent permettre également aux titulaires d'une carte train mi-temps d'acquérir un abonnement de parking de la SNCB au tarif préférentiel. Tous les jeunes qui étudient et travaillent en alternance doivent pouvoir bénéficier des tarifs scolaires de la SNCB. Enfin, les Conseils demandent d'être davantage associés aux changements dans la gamme de titres de transports et formules tarifaires pour les navetteurs.

Messages aux quatre opérateurs de transport public

Les Conseils souhaitent inviter régulièrement les quatre opérateurs de transport public afin d'être informés de l'état d'avancement en matière d'offre intégrée de transports publics dans notre pays.

Les Conseils demandent aux opérateurs de transport public de faire en sorte que les tarifs des abonnements combinés (SNCB/STIB, SNCB/De Lijn, SNCB/TEC) soient plus avantageux que la somme des prix des abonnements séparés.

Messages aux négociateurs du prochain contrat de gestion de la SNCB

Les Conseils estiment que les augmentations tarifaires doivent s'accompagner d'une amélioration de la qualité pour le voyageur.

Ils demandent au gouvernement fédéral d'imposer à la SNCB un objectif de ponctualité plus ambitieux, mais néanmoins réaliste. Le gouvernement doit décrire le mode de calcul de cet objectif de manière transparente dans le prochain contrat de gestion. Par ailleurs, les Conseils plaident pour une adaptation du mode de calcul de la régularité effective des trains de voyageurs afin qu'elle tienne mieux compte de la perception de la ponctualité par les voyageurs. Une norme européenne uniforme pour la mesure de la ponctualité doit être élaborée.

En outre, les Conseils demandent de soumettre les cartes train mi-temps à la même formule d'adaptation des prix que les cartes train trajet. La différence de traitement tarifaire, d'une part, des cartes train trajet et scolaires et, d'autre part, des autres produits tarifaires de la SNCB doit être maintenue.

Enfin, les Conseils appellent à financer le système 80/20, à l'avenir, avec une enveloppe ouverte.

Messages aux gouvernements fédéral et régionaux qui financent les transports en commun publics

Les Conseils demandent d'élargir le système volontaire 80/20 à tous les abonnements combinés de transports publics. Ils appellent le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux à alimenter ensemble l'enveloppe publique destinée au financement du système 80/20 élargi.

1. Les engagements en matière de mobilité selon les accords 2019-2020

1.1 Miser sur un transfert modal grâce à l'encouragement des transports publics et des modes de transport alternatifs

Les interlocuteurs sociaux interprofessionnels ont, le 1^{er} avril 2019, conclu au sein du Conseil national du Travail des accords pour la période 2019-2020 portant sur divers thèmes, dont la mobilité. Souhaitant améliorer la durabilité des déplacements domicile - travail, ils ont notamment convenu dans ces accords que la contribution forfaitaire des employeurs dans le prix des abonnements de train et des abonnements combinés serait portée à 70 % à partir du 1^{er} juillet 2019 et que tout travailleur empruntant le (water)bus, le tram ou le métro en vue de se rendre à son travail aurait droit à partir du 1^{er} juillet 2020 à une intervention de la part de son employeur quelle que soit la distance qu'il parcourt (suppression de la limite des 5 km)¹. Les engagements susmentionnés en matière de mobilité résultant des accords pour la période 2019-2020 ont été concrétisés par l'adoption de la CCT n° 19/9.

Les interlocuteurs sociaux interprofessionnels veulent miser sur un transfert modal grâce à l'encouragement des transports publics et des modes de transport alternatifs. Dans cette perspective, ils ont recommandé aux commissions paritaires et aux entreprises d'accorder une indemnité vélo et un budget mobilité tel qu'introduit par la loi du 17 mars 2019. Toujours dans la même optique, ils ont demandé au gouvernement de prendre les mesures légales et / ou réglementaires nécessaires en vue de la prolongation du financement et de la pérennisation de l'intervention publique dans le cadre du système 80/20 avec une enveloppe ouverte.

1.2 Développer un nouveau système de remboursement des déplacements domicile - travail

En outre, les interlocuteurs sociaux interprofessionnels ont convenu dans les accords du 1^{er} avril 2019 pour la période 2019-2020 de développer, au sein du Conseil central de l'Economie et du Conseil

¹Jusqu'au 1^{er} juillet 2020, le travailleur qui utilise le (water)bus, le tram ou le métro n'a droit à une intervention de la part de son employeur que pour les déplacements atteignant 5 km ou plus (la limite des 5 km).

national du Travail, un nouveau système de remboursement des déplacements domicile - travail encourageant les modes de transport durables et simplifiant les règles en vigueur (notamment sur le plan fiscal et parafiscal).

2. Augmentation des tarifs des titres de transport pour les déplacements domicile - travail

2.1 Les fortes augmentations de la key card et du Railease compliquent la réalisation du transfert modal au niveau des déplacements domicile - travail

Les Conseils considèrent que les fortes augmentations tarifaires qui seront appliquées à la key card (+ 12,5 %) et au Railease (+ 25 %) au 1^{er} février 2020 ne sont pas justifiées. Ils soulignent que ces augmentations tarifaires constituent un frein à la réalisation du transfert modal au niveau des déplacements domicile-travail vers lequel les interlocuteurs sociaux et les divers niveaux de compétence tendent. La key card et le Railease sont en effet des titres de transport qui peuvent être utilisés lors des déplacements domicile-travail et qui permettent de réduire l'usage de l'automobile sur les courtes distances ainsi que le recours à la voiture de société.

2.2 Les augmentations tarifaires doivent s'accompagner d'une amélioration de la qualité pour le voyageur

Ainsi qu'énoncé dans leur avis unanime du 23 mai 2018², les Conseils estiment que les hausses tarifaires appliquées par la SNCB doivent s'accompagner d'une amélioration de la qualité pour le voyageur (p.ex. sur le plan de la ponctualité et du confort). Les hausses tarifaires qui ne s'accompagnent pas d'une amélioration du service peuvent en effet avoir un impact négatif à la fois sur la mobilité et sur les recettes financières de la SNCB.

² Avis du CCE et du CNT du 23 mai 2018 « Lignes de force pour le contrat de gestion 2018-2022 de la SNCB »

Afin de pouvoir juger du bien-fondé des augmentations tarifaires appliquées par la SNCB en raison d'améliorations au bénéfice des passagers, les Conseils doivent disposer d'informations sur la performance de la SNCB selon les différents indicateurs de performance (ICP) (dont ceux relatifs à la ponctualité du trafic de voyageurs et à la satisfaction de la clientèle) utilisés pour évaluer la réalisation de ses missions de service public.

Les Conseils demandent dès lors que le SPF « Mobilité et Transports » leur fasse rapport, chaque année, préalablement aux augmentations tarifaires, (de l'évolution) des résultats de la SNCB selon les différents ICP ainsi que des mesures qui ont été prises pour remédier à la non-réalisation des objectifs (valeurs cibles ou tendances) fixés en termes d'ICP.

2.3 Traitement tarifaire 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 d'augmenter les tarifs des cartes train trajet et des cartes train mi-temps à raison de 2,87 % à partir du 1^{er} février 2020. L'augmentation tarifaire des cartes train trajet est supérieure à la hausse de l'indice santé (+1,87% de juin 2018 à juin 2019) car la SNCB est parvenue à atteindre l'objectif de ponctualité que l'État fédéral lui a imposé dans le cadre du contrat de gestion : la régularité effective des trains de voyageurs s'établissant à 87%, tandis que l'objectif de ponctualité avait été fixé à 85,63 %.

Les Conseils constatent que, selon l'enquête de satisfaction des clients de la SNCB, la satisfaction quant à la ponctualité des trains s'est améliorée durant les années 2018 et 2019 (passant de 40,3 % en 2018 à 51,3 % durant les 7 premiers mois de 2019). Ils qualifient de positive cette évolution. Néanmoins, ils estiment que le score de satisfaction quant à la ponctualité est plutôt faible, les performances de la SNCB en cette matière devant encore s'améliorer.

Les Conseils considèrent qu'il est important que les cartes train trajet et les cartes train mi-temps conservent le même traitement tarifaire. En effet, si les tarifs des cartes train mi-temps devaient augmenter 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 - seraient incités à ne pas 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.

2.4 Traitement tarifaire différent pour les cartes train trajet et scolaires que pour les autres produits de la SNCB

S'agissant des cartes train trajet et scolaires, la SNCB est actuellement liée par des règles d'adaptation tarifaire différentes (art. 15 du contrat de gestion actuel) de celles qui s'appliquent aux autres produits tarifaires (art. 16 du contrat de gestion actuel).

Les Conseils plaident pour le maintien de la différence de traitement tarifaire entre, d'une part, les cartes train trajet et scolaires et, d'autre part, les autres produits tarifaires.

3. La formule d'adaptation des prix des cartes train trajet

3.1 Soumettre les cartes train mi-temps à la même formule d'adaptation des prix que les cartes train trajet

L'article 15 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB, lequel a déjà été reconduit à plusieurs reprises, prévoit que la SNCB peut augmenter annuellement d'un pour cent au maximum les tarifs des cartes train trajet en sus de la hausse de l'indice santé (entre juin t-2 et juin t-1) à condition qu'elle réalise l'objectif de ponctualité fixé dans le contrat de gestion.

L'adaptation tarifaire annuelle des cartes train trajet repose sur une formule qui est décrite à l'article 15 du contrat de gestion et qui est fonction de l'évolution de l'indice santé, de la régularité effective des trains de voyageurs et de l'objectif de ponctualité à atteindre tel que l'État fédéral l'impose à la SNCB.

Afin d'avoir la garantie du maintien de l'égalité de traitement en matière de tarification des cartes train trajet et des cartes train mi-temps, 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.

3.2 Imposer à la SNCB un objectif de ponctualité plus ambitieux mais néanmoins réaliste

La SNCB devait atteindre un objectif de ponctualité de 86,63% pour pouvoir majorer les tarifs des cartes train trajet, à partir du 1^{er} février 2020, de maximum 1% en sus de l'augmentation de l'indice santé entre juin 2018 et juin 2019. Il s'agit d'un objectif qui a été fixé pour l'année 2012 dans le contrat de gestion de la SNCB et qui reste d'application sans modification jusqu'à l'entrée en vigueur du prochain contrat de gestion.

Les Conseils demandent à l'État fédéral d'imposer à la SNCB, dans le cadre du prochain contrat de gestion, un objectif de ponctualité plus ambitieux qui reste néanmoins réaliste.

3.3 Transparence sur le mode de calcul de l'objectif de ponctualité à atteindre

Compte tenu du fait que la réalisation ou non de l'objectif de ponctualité par la SNCB peut avoir des conséquences financières tant pour les travailleurs que pour les employeurs, les Conseils demandent que le mode de calcul de celui-ci soit décrit de manière transparente dans le prochain contrat de gestion de la SNCB.

3.4 Adapter le mode de calcul de la régularité effective des trains de voyageurs

Les Conseils demandent également une adaptation du mode de calcul de la régularité effective des trains de voyageurs. De leur avis, ce calcul ne doit pas uniquement tenir compte (comme c'est le cas actuellement) des trains supprimés³, du taux d'occupation des trains de voyageurs et du moment auquel ils circulent. Il faut également entamer une réflexion, afin de tenir compte dans ce calcul d'aspects qui ont un impact important sur la perception de la ponctualité par les voyageurs, comme par exemple les inconvénients ressentis par les voyageurs du fait des retards et des pannes techniques ainsi que la ponctualité dans les (principales) gares intermédiaires de tous les trains de voyageurs (et non pas uniquement de ceux qui passent par Bruxelles).

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

Les Conseils demandent également que le calcul de la régularité effective des trains de voyageurs soit fondé, dans toute la mesure du possible, sur des paramètres de ponctualité harmonisés au niveau international afin de permettre une comparaison internationale. Étant donné qu'en ce moment, il n'est pas encore possible de comparer entre elles les performances des différents opérateurs ferroviaires en matière de ponctualité, les Conseils plaident en faveur de l'introduction d'une norme européenne uniforme pour la mesure de la ponctualité du transport ferroviaire de voyageurs.

4. Conditions et modalités d'utilisation des titres de transport pour les déplacements domicile-travail

4.1 Ouvrir le Railease aux travailleurs disposant d'un budget de mobilité qui comprend une voiture de société

La loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité - dont les interlocuteurs sociaux interprofessionnels recommandent l'utilisation aux commissions paritaires et aux entreprises - offre aux employeurs qui le souhaitent la possibilité d'octroyer aux travailleurs qui peuvent prétendre à une voiture de société un budget mobilité en tant qu'alternative à la voiture de société.

Les Conseils regrettent vivement que les travailleurs disposant d'un budget mobilité qui comprend une voiture de société ne peuvent pas acquérir un Railease parce que celui-ci ne peut être acheté que par l'employeur auprès de la SNCB. Pour rappel, selon la philosophie du budget mobilité, le travailleur (et non pas l'employeur) utilise et gère ce budget.

Les Conseils déplorent également que les billets de validation liés au Railease sont encore et toujours en papier si bien que l'utilisateur doit les compléter à la main avant chaque embarquement en train ou changement de moyen de transport. Ces formalités administratives et l'achat obligatoire par l'intermédiaire de l'employeur ne constituent certainement pas un encouragement à l'utilisation des transports publics par le biais du Railease pour les travailleurs qui sont habitués à la facilité d'emploi et au confort d'une voiture de société.

Par conséquent, les Conseils demandent à la SNCB de faire en sorte, aussi rapidement que possible, que le Railease puisse également être acheté par les travailleurs disposant d'un budget mobilité qui comprend une voiture de société. Les Conseils demandent également de digitaliser les billets de validation liés au Railease.

³ Un train supprimé est considéré comme un train en retard.

4.2 Digitaliser les billets de validation liés au Railease, la key card et les cartes train mi-temps

Les Conseils constatent que la SNCB offre encore et toujours, dans la société numérique actuelle, des titres de transport sur papier tels que les billets de validation liés au Railease, les cartes train mi-temps et la key card.

Dans une perspective de simplification administrative au bénéfice de l'utilisateur des transports publics, les Conseils demandent la digitalisation de ces titres de transport.

4.3 Assouplir les conditions de remboursement des abonnements de train destinés aux déplacements domicile-travail.

Un travailleur malade n'a droit au remboursement (partiel) de son abonnement de train que s'il peut remettre à la SNCB une attestation médicale lui interdisant de quitter son domicile. Les travailleurs en congé de maladie de longue durée (en raison par exemple d'un burn-out ou de problèmes psychiques) qui ont l'autorisation de quitter leur domicile n'ont donc pas droit au remboursement (partiel) de leur abonnement de train. Les Conseils demandent que ce problème soit résolu en suspendant les abonnements, en cas de maladie, pendant la période d'incapacité de travail et/ou de supprimer la condition d'interdiction de quitter le domicile.

Pour les travailleurs, détenteurs d'un abonnement de train, qui changent d'employeur, la SNCB ne modifie que le trajet de l'abonnement de train. Les travailleurs qui n'utilisent plus le train pour leurs déplacements domicile - nouveau lieu de travail n'ont donc pas droit au remboursement (partiel) de leur abonnement de train. Les Conseils prient la SNCB de chercher une solution à cette question.

4.4 Informations sur l'utilisation du Railease, de la key card et des abonnements City Pass

Les Conseils ont appris par la SNCB que la key card qui, à l'origine, a été conçue pour permettre des déplacements de loisirs sur de petites distances (en moyenne 9 km) est en pratique souvent utilisée pour des déplacements professionnels sur des distances relativement longues (en moyenne 18 km). La key card est, tout comme le Railease et les abonnements City Pass, un titre de transport qui peut être utilisé pour les déplacements domicile-travail que les interlocuteurs sociaux veulent rendre plus durables.

Les Conseils demandent à la SNCB des informations sur l'utilisation de ces trois types de titres de transport. Plus concrètement, les Conseils voudraient que la SNCB précise le volume des ventes de ces types de titres de transport, les types de voyageurs / navetteurs qui en font usage et les types de déplacements ainsi effectués (strictement privé, domicile-travail, professionnel).

5. Le système 80/20

5.1 Financement du système 80/20 avec une enveloppe « ouverte »

Les Conseils ont appris par la SNCB que de plus en plus d'employeurs optent pour un régime de tiers payant et que la part des travailleurs, disposant d'un abonnement de train destiné aux déplacements domicile-travail occupés par un employeur qui a conclu une convention de tiers payant avec la SNCB, s'accroît au fil du temps : cette part est passée de 37 % en 2004 à 51 % en 2009 pour atteindre 61 %

en 2018. La SNCB leur a également précisé que 99,7 % des employeurs du secteur privé qui concluent une convention tiers payant optent pour le système 80/20⁴.

Les Conseils regrettent que ce soit par le biais d'une enveloppe fermée que les autorités fédérales mettent à la disposition de la SNCB que le système 80/20 soit actuellement financé. Ils soulignent que cette enveloppe est d'ores et déjà insuffisante⁵ de sorte que la SNCB doit combler la différence en la prélevant sur ses fonds propres.

Les Conseils demandent dès lors au gouvernement de prendre les mesures légales et / ou réglementaires nécessaires à la prolongation du financement et à la pérennisation de l'intervention publique dans le cadre du système 80/20 avec une enveloppe « ouverte ».

5.2 Élargissement du système 80/20 à tous les abonnements combinés

Le système 80/20 étant actuellement limité aux abonnements de la SNCB et aux abonnements combinés SNCB / STIB, les employeurs ne peuvent offrir l'avantage de déplacements gratuits entre le domicile et le lieu de travail aux travailleurs qui utilisent, pour se rendre à leur travail et pour retourner à leur domicile, un abonnement combiné SNCB / De Lijn ou SNCB / TEC. Dans le souci d'éviter des problèmes de discrimination et de promouvoir la combinaison du train et d'autres modes de transport publics pour les déplacements domicile-travail, les Conseils demandent une extension du système volontaire 80/20 à tous les abonnements combinés. Ils appellent également le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux à alimenter ensemble l'enveloppe publique destinée au financement du système 80/20 élargi.

⁴ Le système 80/20 est un système par lequel les employeurs qui le souhaitent peuvent offrir à leurs travailleurs la gratuité de leurs déplacements domicile-travail par le biais d'un abonnement SNCB ou d'un abonnement combiné SNCB-STIB grâce à la conclusion d'une convention tiers payant (système 80/20) avec la SNCB. Sur la base de cette convention, l'employeur prend au moins 80 % du prix de l'abonnement en charge, tandis que les autorités fédérales acquittent le pourcentage restant du prix.

⁵ Il ressort de chiffres du SPF « Mobilité et Transports » qu'en 2017, les autorités fédérales ont mis à la disposition de la SNCB une enveloppe de 29,257 millions d'euros en vue du financement du système 80/20, alors que ce système a coûté au total 32,65 millions d'euros. La SNCB a donc dû combler l'écart de 3,393 millions d'euros en puisant dans ses fonds propres.

6. Les contributions des travailleurs et des employeurs dans le prix du transport en train

Ainsi qu'il ressort du tableau 1, les tarifs des cartes train trajet ont augmenté de 24,06 % durant la période 2009-2020. Les Conseils soulignent que chaque augmentation tarifaire de ces cartes train a pour effet d'accroître la contribution financière de nombreux travailleurs et employeurs dans le prix des déplacements domicile-travail en train.

Tableau 1 : Augmentations tarifaires des cartes train trajet et des cartes train mi-temps durant la période 2009-2020

Année	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Augmentation tarifaire (en %) des cartes train trajet	6,25 (**)	0,66	1,03	2,27	1,32	1,2	0	1,41	3,38	2,49	1,18	2,87
Augmentation tarifaire (en %) des cartes train mi-temps	6,25 (**)	9,35	1,03	2,27	1,32	1,20	0,00	1,41	3,38	2,49	1,18	2,87
Augmentation (en %) de l'indice santé (*)	5,07	-0,11	2,03	3,27	2,21	1,69	0,14	0,99	2,38	1,49	1,64	1,87

Notes :

(*) indice santé : [indice santé juin (t-1) / indice santé juin (t-2)]; base 1996 = 100

(**) au 01.02.2009, les tarifs ont été majorés - conformément à l'article 15.3 du contrat de gestion de la SNCB - de plus d'un pour cent en sus de l'augmentation de l'indice santé en raison de la hausse exceptionnelle des coûts énergétiques de traction durant les années 2007 et 2008.

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

Les travailleurs qui reçoivent de la part de leur employeur une intervention financière dans leur abonnement SNCB destiné à leur déplacements domicile-travail, intervention dont le montant forfaitaire a été fixé à l'article 3 de la CCT n° 19/9 - verront leur contribution personnelle dans le prix de cet abonnement être portée au 1^{er} février 2020 à 32 % alors qu'elle était de 30 % au 1^{er} juillet 2019⁶.

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

Certains employeurs octroient à leurs travailleurs une intervention financière dans le prix des déplacements domicile-travail en train dont le montant est supérieur au montant forfaitaire fixé à l'article 3 de la CCT 19/9 ; d'autres employeurs 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 ces employeurs, chaque augmentation tarifaire des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail accroît le montant de leur contribution dans le prix de ces abonnements.

7. Tarifs scolaires de la SNCB pour tous les jeunes qui étudient et travaillent en alternance

Afin de rendre les systèmes de formation en alternance plus attrayants, 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 des cartes campus que des cartes train scolaires) pour leurs déplacements domicile-école en train. Donc pas uniquement les

⁶ Pour rappel : au 1^{er} février 2009, la contribution personnelle du travailleur dans le prix d'un abonnement SNCB représentait en moyenne 25 % de son prix à la même date (CCT n°19 octies). Depuis le 1^{er} juillet 2019, la contribution personnelle du travailleur dans le prix d'un abonnement de la SNCB correspond à 30 % du prix au 1^{er} février 2019 (CCT n° 19/9).

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).

8. Continuer à développer la multimodalité

8.1 Intégration de l'offre de transports publics

Les Conseils soulignent que le morcellement actuel de l'offre de transports publics nuit à son attrait et donc à l'usage qui en est fait dans notre pays. La concertation et la collaboration entre les quatre opérateurs de transports publics, les pouvoirs publics fédéraux et régionaux sont donc, selon eux, cruciales en ce qui concerne la mise en place aussi rapide que possible d'une offre intégrée de transports publics au service du voyageur (par laquelle on entend des horaires mis en concordance, des tarifs et des titres de transport combinés, etc.).

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que ce morcellement de l'offre et des tarifs n'incite pas non plus les personnes à la multimodalité. Afin d'encourager l'usage des abonnements combinés (SNCB/STIB, SNCB/De Lijn et SNCB/TEC) et donc aussi la combinaison de divers moyens de transports publics, ils demandent aux opérateurs de transport public de faire en sorte que les tarifs des abonnements combinés soient plus avantageux que la somme des prix des abonnements séparés.

Les Conseils souhaitent inviter régulièrement (une première fois déjà au mois d'avril 2020) les quatre opérateurs de transport public afin d'être informés de l'état d'avancement des efforts de ceux-ci sur la voie d'une offre intégrée de transports publics dans notre pays. Ils pourront ainsi inclure le résultat de ces efforts dans les travaux qu'ils mènent et qui doivent déboucher sur un nouveau système de remboursement des déplacements domicile-travail.

8.2 Des abonnements de parking aux tarifs préférentiels également pour les travailleurs à mi-temps

Les Conseils demandent à la SNCB de veiller à ce que les titulaires d'une carte train mi-temps puissent désormais acquérir s'ils le souhaitent un abonnement de parking de la SNCB au tarif préférentiel.

En ce moment, seuls les usagers du train qui ont un abonnement d'un mois, de trois mois ou d'un an peuvent obtenir un abonnement de parking de la SNCB au tarif préférentiel. En revanche, les voyageurs qui ont une carte train mi-temps doivent encore payer en ce moment le tarif normal.

8.3 Associer les Conseils en cas de modification des formules tarifaires et des titres de transport pour les déplacements domicile-travail

Les Conseils notent que la SNCB estime que les titres de transport classiques énumérés dans la CCT 19/9 (à savoir les cartes train pour un mois, pour trois mois, pour un an et les cartes train mi-temps) satisfont encore aux besoins de mobilité d'une majorité de travailleurs.

Les Conseils ont appris que la SNCB mène une réflexion interne sur l'introduction éventuelle de titres de transport et de formules tarifaires « flexibles » qui viendraient s'ajouter aux titres de transport classiques, et ce afin de tenir compte des évolutions du marché du travail (davantage de télétravail, de travailleurs occupés à plusieurs endroits, etc.) et d'attirer d'autres types de travailleurs. À cet égard, la SNCB pense notamment aux travailleurs qui empruntent occasionnellement le train et ne voient pas encore l'intérêt de l'acquisition d'un abonnement complet. Dans ce groupe, on trouve notamment les travailleurs qui font encore leurs déplacements en voiture et ceux qui ont opté pour le budget mobilité.

Les Conseils souhaitent être associés à cet exercice de réflexion de la SNCB. Ils pourront ainsi signaler en temps opportun à la SNCB d'éventuelles conséquences indésirables de modifications prévues en ce qui concerne les formules tarifaires et les titres de transport pour les employeurs et les travailleurs et rechercher si nécessaire des solutions en collaboration avec la SNCB.

9. Promulguer un AR à l'occasion de la hausse tarifaire du 1^{er} février 2020

Enfin, les Conseils demandent que, conformément à l'article 1^{er} de la loi du 27 juillet 1962, le ministre compétent promulgue un arrêté royal à la suite de la majoration tarifaire au 1^{er} février 2020. Ils demandent également que soient repris 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° 19/9, et un tableau avec les montants de l'intervention de l'employeur applicable pour les employeurs ayant conclu une convention de tiers payant (système 80/20) avec la SNCB.