



AVIS

CCE 2021-0125

**Le prix des cartes train à partir du
1er février 2021**

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



Avis sur le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2021

**Bruxelles
20-01-2021**

Saisine

Le 26 novembre 2020, Monsieur Benoît Bayenet, Président du Conseil central de l'Economie, a reçu de la part de Madame Valérie Verzele, directrice générale de la DG 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 2021, en vertu de la loi du 27 juillet 1962¹.

Le 4 décembre 2020, 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.

Sur la base de ces informations et des échanges de vues qui ont suivi, la sous-commission mixte « Cartes train » a élaboré, lors de ses réunions des 4 décembre 2020 et 11 janvier 2021, l'avis ci-dessous, lequel a été approuvé lors de la séance plénière mixte des Conseils du 20 janvier 2021.

À travers cet avis, les Conseils poursuivent un double objectif : d'une part, ils souhaitent attirer l'attention sur les implications de certaines adaptations tarifaires qui entreront en vigueur le 1^{er} février 2021 ; d'autre part, ils appellent le gouvernement fédéral et la SNCB à tenir compte de leurs revendications prioritaires concernant la politique tarifaire de la SNCB ainsi que des développements sur le terrain lors de l'élaboration d'un nouveau contrat de service public pour la SNCB.

Avis

EXECUTIVE SUMMARY

Le 1^{er} février 2021, la SNCB augmentera les tarifs de ses titres de transports. Dans le cadre de la compétence légale d'avis du Conseil central de l'Economie en vertu de la loi du 27 juillet 1962, le Conseil central de l'Economie et le Conseil national du Travail (CNT) se prononcent, comme chaque année, dans un avis commun sur les adaptations appliquées par la SNCB sur les cartes train ainsi que plus largement sur la politique tarifaire de la SNCB.

Un objectif de ponctualité plus ambitieux, mais réaliste pour la SNCB

Ayant atteint l'objectif de ponctualité convenu avec l'Etat fédéral dans le cadre de son actuel contrat de gestion, la SNCB augmentera à partir du 1^{er} février 2021 le prix de ses titres de transport pour les déplacements domicile-travail (à savoir les Standard Abonnements et Abonnements Mi-Temps) de 1,95%. Le Conseil central de l'Economie (CCE) et le Conseil national du Travail (CNT) soulignent les conséquences financières de cette majoration tarifaire pour de nombreux employeurs et travailleurs. Ils se réjouissent que les Standard Abonnements et Abonnements Mi-Temps bénéficient d'un traitement égal sur le plan tarifaire, mais ils estiment que l'objectif de ponctualité n'est pas suffisamment ambitieux. Ils souhaiteraient donc que figure, dans le prochain contrat de service public de la SNCB, un objectif de ponctualité plus ambitieux qui reste néanmoins réaliste. Ils plaident également pour la mise en place d'une régularité effective des trains de voyageurs qui reflète davantage la perception de la ponctualité des voyageurs et pour l'instauration d'une norme européenne uniforme pour la mesure de la ponctualité du transport ferroviaire de voyageurs.

¹ Loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

Embarquer le vélo à bord du train, pas aussi intéressant pour tout le monde

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les voyageurs doivent à nouveau payer un supplément pour embarquer leur vélo à bord du train. Puisqu'il s'agit d'un prix forfaitaire, le CCE et le CNT soulignent que ce système est moins intéressant pour celui qui parcourt de courtes distances en train. Les Conseils se réjouissent en revanche du fait que les tarifs pour le transport transfrontalier de voyageurs à bord de trains non réservés entre la Belgique et les pays voisins seront réduits et simplifiés à partir du 1^{er} février 2021.

Un indicateur pour mesurer l'inclusivité et l'accessibilité des canaux de vente de la SNCB

Soucieuse de promouvoir les titres de transport numériques, la SNCB augmentera le prix de la version papier des titres de transport Multi alors que le tarif de la version numérique restera inchangé. Les Conseils reconnaissent les nombreux avantages des titres de transport et canaux de vente numériques pour la SNCB et pour les voyageurs qui disposent d'outils et de compétences numériques. Ils soulignent toutefois que la SNCB devrait tenir compte d'un certain nombre de questions pratiques et du fait que le numérique n'est pas une option pour tout le monde dans la société. Les Conseils proposent que la SNCB développe un indicateur qui mesure la facilité d'utilisation des titres de transport (digitaux) de la SNCB pour le voyageur.

Répondre aux tendances avec une attention portée au voyageur

Les Conseils appellent la SNCB à répondre à court terme à certains développements observés sur le terrain, notamment le recours accru au vélo et au télétravail et l'utilisation moins fréquente des transports publics. Les Conseils pensent à cet égard à la nécessité d'accroître la capacité des trains dédiée aux vélos, et à des formules tarifaires qui tiennent compte de l'usage accru du vélo et du télétravail. En raison des conséquences potentielles pour les travailleurs et les employeurs, les Conseils souhaitent être associés aux politiques que la SNCB développera en la matière. Pour encourager à nouveau l'utilisation des transports publics, les Conseils insistent sur l'importance de la simplicité et de la facilité d'utilisation. À cet égard, une approche uniforme des transports publics dans leur ensemble doit être poursuivie.

Contribuer à la poursuite du développement de la multimodalité

Les Conseils souhaitent être associés à l'élaboration de la politique tarifaire de la SNCB. Ils rappellent une fois de plus leurs points d'attention principaux concernant le volet « politique tarifaire » du futur contrat de service public de la SNCB. Selon les Conseils, la politique tarifaire doit contribuer à la poursuite du développement de la multimodalité dans notre pays. Les Conseils estiment que la SNCB ne devrait obtenir une plus grande autonomie tarifaire que dans certaines conditions et qu'il est important de continuer à lier les majorations tarifaires à une amélioration de la qualité pour le voyageur. Il est important de maintenir la différence de traitement tarifaire entre d'une part, les Standard et Student Abonnements et d'autre part, les autres produits de la SNCB. Selon les Conseils, les Abonnements Mi-Temps doivent être soumis à la même formule d'adaptation des prix que les Standard Abonnements. Les jeunes qui étudient et travaillent en alternance doivent pouvoir bénéficier, quel que soit leur institut de formation, des tarifs scolaires de la SNCB pour leurs déplacements domicile-école. Enfin, les Conseils estiment que le système volontaire 80/20 doit être prolongé, étendu à tous les abonnements combinés de transport public, et financé avec une enveloppe ouverte.

1. Implications des adaptations tarifaires que la SNCB appliquera à partir du 1^{er} février 2021

1.1 Majoration tarifaire des titres de transport pour les déplacements domicile-travail

Les Conseils constatent que la majoration tarifaire des *Standard Abonnements* (anciennement « cartes train trajet ») (+1,95% à partir du 1^{er} février 2021) est conforme aux dispositions de l'article 15 de l'actuel contrat de gestion de la SNCB. Les Conseils apprécient que la SNCB ait tenu compte de leur demande de traitement égal des tarifs des *Standard Abonnements* (+1,95% à partir du 1^{er} février 2021) et des *Abonnements Mi-Temps* (+1,95% à partir du 1^{er} février 2021).

Ils prennent acte du fait que cette augmentation tarifaire des *Standard Abonnements* (+1,95%) est supérieure à la hausse de l'indice santé (+0,95% entre juin 2019 et juin 2020), car la SNCB a atteint l'objectif de ponctualité qui avait été convenu dans le cadre de l'actuel contrat de gestion avec l'Etat fédéral : la régularité effective² des trains de voyageurs s'établissait, entre juillet 2019 et juin 2020, à 91% tandis que l'objectif de ponctualité avait été fixé à 85,63 %. Les Conseils tiennent toutefois à faire remarquer que l'objectif de ponctualité à réaliser était loin d'être ambitieux. Il s'agit en effet d'un objectif qui a été fixé pour l'année 2012 dans l'actuel contrat de gestion de la SNCB et qui reste d'application sans modification jusqu'à l'entrée en vigueur du contrat de service public suivant.

1.1.1 Implications financières pour de nombreux travailleurs et employeurs

Les Conseils soulignent que chaque majoration tarifaire des titres de transport destinés aux déplacements domicile-travail (à savoir les *Standard Abonnements* et les *Abonnements Mi-Temps*) a pour effet d'accroître les contributions financières de nombreux travailleurs et employeurs dans le prix des déplacements domicile-travail effectués en train.

Pour les travailleurs qui reçoivent de la part de leur employeur une intervention financière dans leur abonnement de train destiné à leur déplacements domicile-travail (dont le montant forfaitaire a été fixé à l'article 3 de la CCT n° 19/9), la majoration tarifaire à partir du 1^{er} février 2021 fera passer leur contribution personnelle dans le prix de cet abonnement à 33,25%, alors qu'elle était de 30% au 1^{er} juillet 2019.

Pour les employeurs qui octroient à leurs travailleurs une intervention financière dans le prix des déplacements domicile-travail avec un abonnement de train dont le montant est supérieur au montant forfaitaire fixé à l'article 3 de la CCT 19/9, la majoration tarifaire à partir du 1^{er} février 2021 a également pour effet d'accroître leur contribution financière dans le prix de ces abonnements. Cela vaut également pour les 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.

1.1.2 Implications juridiques pour le ministre fédéral de la Mobilité

Pour le ministre fédéral de la Mobilité, la majoration tarifaire au 1^{er} février 2021 implique qu'il devra établir, conformément à l'article 1^{er} de la loi du 27 juillet 1962, un arrêté royal reprenant deux tableaux en annexe : 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 autre tableau avec les montants de l'intervention de l'employeur

² La régularité effective est un indicateur de la performance de la SNCB en matière de ponctualité, laquelle détermine la mesure dans laquelle la SNCB peut majorer les tarifs de ses *Standard Abonnements* (anciennement « cartes train trajet »).

applicables à partir du 1^{er} février 2021 pour les employeurs ayant conclu une convention de tiers payant (système 80/20) avec la SNCB.

1.2 Le titre de transport « Supplément Vélo » redevient payant

Les Conseils prennent acte du fait que le titre de transport « Supplément Vélo », dont les voyageurs doivent être munis pour pouvoir transporter leur vélo dans le train, était exceptionnellement gratuit jusqu'à la fin de l'année 2020 dans le contexte de la crise du coronavirus. Depuis le 1^{er} janvier 2021, les voyageurs doivent à nouveau payer 4 euros par trajet pour embarquer leur vélo à bord du train³.

Les Conseils constatent qu'il s'agit d'un prix fixe, quelle que soit la distance du trajet. Ils soulignent qu'il est donc relativement moins intéressant pour les voyageurs parcourant de courtes distances d'embarquer un vélo à bord du train que pour les voyageurs parcourant de longues distances.

1.3 Diminution et simplification des tarifs pour le transport transfrontalier de voyageurs

Les Conseils constatent que les tarifs pour le transport transfrontalier de voyageurs à bord de trains non réservés⁴ entre la Belgique et les pays voisins seront réduits et simplifiés à partir du 1^{er} février 2021⁵.

Ils accueillent positivement cette mesure, laquelle peut en effet contribuer - en combinaison avec une offre de trains fréquente et de qualité entre notre pays et les pays voisins - à rendre le train plus attrayant pour les déplacements domicile-travail transfrontaliers (dont l'intervention financière de l'employeur est régie au chapitre VI de la CCT n °19/9).

1.4 Différenciation tarifaire entre les versions papier et numérique des titres de transport Multi

Les Conseils prennent acte du fait que la SNCB a décidé de ne pas modifier les tarifs de la version numérique des titres de transport Multi (*Local Multi*, *Youth Multi* et *Standard Multi*⁶) au 1^{er} février 2021, mais d'augmenter ceux de la version papier de ces titres de transport. Cette décision tarifaire, qui a pour but de promouvoir l'utilisation des canaux de vente numériques, s'inscrit dans la stratégie de la SNCB visant à décourager (et à terme à faire disparaître) l'achat de titres de transport papier et à encourager l'utilisation du support numérique et de la carte MoBIB.

D'une part, les Conseils soulignent les avantages de l'utilisation des canaux de vente numériques pour la SNCB et pour les voyageurs disposant d'outils et de compétences numériques. Pour les derniers cités, cela représente une facilité d'utilisation et une simplification administrative. Pour la SNCB, l'utilisation des canaux de vente numériques présente l'avantage de lui permettre de mieux connaître ses clients et donc de pouvoir mieux répondre à leurs attentes. Elle peut aussi en retirer des informations sur le taux d'occupation des trains. En outre, cela réduit le risque de fraude et facilite les contrôles, diminuant ainsi la probabilité de violence verbale et physique à l'encontre des

³ Nota bene : embarquer un vélo pliable dans le train reste gratuit (comme c'était déjà le cas auparavant).

⁴ Les TGV et les Thalys sont des exemples de trains avec sièges réservés.

⁵ À partir du 1^{er} février 2021, il n'y aura plus de supplément aux prix intérieurs pour la partie belge des trajets transfrontaliers (sauf pour les trajets effectués avec le train « Benelux »). Le tarif appliqué pour la partie belge de toutes les liaisons transfrontalières sera en outre identique à partir de cette date.

⁶ *Local Multi* est l'ancienne Key Card. *Youth Multi* correspond à l'ancien Go Pass 10. *Standard Multi* est l'ancien Rail Pass.

accompagnateurs de train. De plus, une plus grande digitalisation de l'offre permet également de transformer la SNCB en une entreprise performante et compétitive.

D'autre part, les Conseils soulignent que l'utilisation des canaux de vente numériques soulève quelques questions pratiques. Que se passe-t-il en cas de perte ou de vol du smartphone ou si le smartphone est défectueux ou déchargé lors du contrôle du titre de transport ? Comment acheter et valider des titres de transport dans les gares et les arrêts où le wifi n'est pas disponible, et dans les trains où la connexion internet mobile est mauvaise ? Etcetera. Les Conseils attirent également l'attention sur le fait que l'utilisation des canaux de vente numériques dans la société actuelle, qui se caractérise entre autres par une fracture numérique, n'est pas une option pour tout le monde : en effet, notre société compte encore des personnes qui ne peuvent pas payer en ligne ou via l'appli de la SNCB parce qu'elles ne disposent pas des outils numériques (par exemple un PC ou un smartphone) et/ou parce que leurs compétences numériques sont insuffisantes. Pour ces personnes à la traîne sur le plan numérique, la numérisation des titres de transport public peut complexifier l'accessibilité des transports publics et conduire ainsi à une exclusion sociale. L'analyse préliminaire par laquelle la SNCB a tenté d'estimer l'impact sur ces usagers ferroviaires montre que l'effet de la mesure actuelle sera plutôt faible, notamment parce qu'elle est largement compensée par la réduction *Intervention Majorée*⁷.

Les Conseils estiment qu'il relève de bonne gouvernance que la SNCB continuera à assurer le monitoring de la mesure qui conduira à une différence de prix entre les versions numérique et papier des titres de transport Multi à partir du 1^{er} février 2021 et qu'elle continuera à prêter attention dans le cadre de ce monitoring aux couches de la population les plus défavorisées. Les Conseils proposent que, dans le cadre de ce monitoring, la SNCB développe un indicateur qui mesure la facilité d'utilisation des titres de transport (digitaux) de la SNCB pour les voyageurs. Selon eux, un tel indicateur est en effet important pour déterminer à quel point les canaux de vente de la SNCB sont inclusifs et accessibles. Les Conseils souhaiteraient être informés des résultats de ce monitoring et sont disposés à en discuter avec la SNCB pour examiner comment pallier les éventuels effets indésirables de cette mesure (p.ex. en matière d'e-inclusion).

2. Points d'attention pour l'avenir et pour le futur contrat de service public de la SNCB

2.1 Tenir compte des développements sur le terrain

Les Conseils mettent en évidence le besoin urgent d'un nouveau contrat de service public pour la SNCB. Ils demandent qu'il soit tenu compte lors de l'élaboration de ce contrat des développements observés sur le terrain. À cet égard, ils pensent notamment au fait que le vélo poursuit son essor depuis le début de la crise du coronavirus. En outre, par rapport à la situation antérieure à la pandémie, le télétravail est plus fréquent et l'utilisation des transports publics a diminué.

⁷ La réduction *Intervention majorée* est une réduction de 50% sur les voyages en train (partout et n'importe quand en Belgique) que les voyageurs ayant un revenu professionnel limité ou bénéficiant de remboursements plus élevés pour les soins de santé peuvent demander auprès de la SNCB.

2.1.1 Usage accru du vélo

Compte tenu de l'augmentation constante de l'utilisation du vélo, les Conseils estiment qu'il est important que les titres de transport émis par la SNCB (formules pour la combinaison train/vélo) et la capacité du matériel roulant de la SNCB (pour le transport des vélos) évoluent également dans ce sens.

Les Conseils saluent l'intention du ministre fédéral de la Mobilité, Monsieur G. Gilkinet, d'intégrer une « vision vélo » prononcée et orientée vers l'avenir dans le prochain contrat de service public de la SNCB.

Ils notent avec satisfaction que la SNCB est en train d'examiner toutes les pistes possibles pour rendre la combinaison vélo + train aussi attrayante que possible. Ils se rendent compte que ce sera un défi de taille pour la SNCB de trouver le bon équilibre entre la capacité d'embarquement de vélos et de voyageurs dans ses trains.

2.1.2 Augmentation du télétravail

Les Conseils notent avec satisfaction que la SNCB mène une réflexion interne sur les titres de transport et formules tarifaires « flexibles » qui pourraient être introduits en complément des titres de transport classiques afin de tenir compte des évolutions du marché du travail (hausse du télétravail, davantage de travailleurs occupés à plusieurs endroits, etc.) et d'attirer d'autres types de travailleurs⁸.

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.

2.1.3 Utilisation moins fréquente des transports publics

Les Conseils se réjouissent des initiatives qui ont été prises à différents niveaux pour revitaliser l'utilisation des transports publics dans le contexte du coronavirus (p.ex. le Hello Belgium Railpass⁹) ou pour fidéliser les voyageurs qui possèdent un abonnement de transport public (p.ex. le *pauzeknop* (bouton pause) de De Lijn¹⁰). Toutefois, dans un souci de simplicité et de facilité d'utilisation pour l'usager des transports publics, il semble approprié aux Conseils de viser une approche uniforme pour l'ensemble des transports publics dans le cadre des nouvelles initiatives en la matière, tout en respectant les attributions de chacun. La mise en place d'une approche uniforme exige une concertation commune entre toutes les sociétés de transport public et leurs autorités de tutelle.

⁸ 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 domicile-travail en voiture et ceux qui ont opté pour le budget mobilité.

⁹ Le Hello Belgium Railpass donne à tous les résidents belges de plus de 12 ans ayant introduit une demande avant le 30/09/2020 le droit d'effectuer gratuitement deux trajets par mois entre le 5 octobre 2020 et le 31 mars 2021.

¹⁰ Le *pauzeknop* de De Lijn permet aux voyageurs disposant d'un abonnement annuel de De Lijn (vendu par De Lijn) d'interrompre cet abonnement durant 20 jours maximum.

2.2 Tenir compte des exigences prioritaires des Conseils en matière de politique tarifaire

Les Conseils appellent les négociateurs du nouveau contrat de service public de la SNCB à tenir compte dans ce contrat des exigences prioritaires qu'ils ont formulées à plusieurs reprises concernant la politique tarifaire de la SNCB, des exigences qu'ils rappellent ci-après. Ils demandent également à être associés à l'élaboration de la politique tarifaire de la SNCB.

2.2.1 Donner à la SNCB une plus grande autonomie tarifaire uniquement sous certaines conditions

Conformément à l'accord de gouvernement fédéral, la SNCB disposera d'une autonomie accrue en matière tarifaire dans la mesure où elle s'inscrit dans le cadre du contrat de service public. Selon les Conseils, la plus grande liberté tarifaire de la SNCB envisagée par le gouvernement fédéral ne peut pas porter atteinte à l'esprit de la loi du 27 juillet 1962¹¹ et de la CCT n °19/9. La philosophie générale sous-jacente à la loi et à la CCT précitées est que le coût des déplacements domicile-travail ne peut décourager les travailleurs de faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail. Elle ne peut pas non plus amener les travailleurs à renoncer à un emploi qui correspond à leur profil. Ni constituer pour les demandeurs d'emploi un obstacle à l'acceptation d'un emploi ou à la reprise du travail.

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

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 rendre le train moins attrayant, avec toutes les conséquences négatives que cela entraîne tant pour la situation de la mobilité dans notre pays que pour les recettes financières (potentielles) de la SNCB.

Convenir d'un objectif de ponctualité plus ambitieux mais néanmoins réaliste avec la SNCB

S'agissant de l'amélioration de la qualité sur le plan de la ponctualité, les Conseils réitèrent une fois de plus leur demande au gouvernement fédéral de convenir avec la SNCB, dans le cadre du prochain contrat de service public, d'un objectif de ponctualité plus ambitieux qui reste néanmoins réaliste. Ils demandent également que le mode de calcul de l'objectif de ponctualité à atteindre soit décrit de manière transparente dans le prochain contrat de service public de la SNCB.

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

Les Conseils demandent en outre qu'il soit désormais également tenu compte, lors du calcul de la régularité effective des trains de voyageurs, de certains 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). Ils demandent également que ce calcul soit fondé, dans toute la mesure du possible, sur des paramètres de ponctualité harmonisés au niveau international afin de permettre une comparaison internationale, et ils plaident en faveur de l'introduction d'une norme européenne uniforme pour la mesure de la ponctualité du transport ferroviaire de voyageurs. Les Conseils souhaitent être consultés par rapport à ce dossier.

¹¹ Loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

2.2.3 Un traitement tarifaire spécifique pour les abonnements domicile-travail et domicile-école

Les Conseils plaident pour le maintien de la différence de traitement tarifaire entre d'une part les *Standard et Student Abonnements* (anciennement cartes train trajet et cartes train scolaires) et d'autre part les autres produits tarifaires de la SNCB.

S'agissant des déplacements domicile-travail, les Conseils demandent qu'il soit indiqué dans le prochain contrat de service public de la SNCB que les *Abonnements Mi-Temps* sont soumis à la même formule d'adaptation des prix que les *Standard Abonnements*. En effet, si les tarifs des *Abonnements Mi-Temps* devaient augmenter davantage que ceux des *Standard Abonnements*, 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.

S'agissant des déplacements domicile-école, les Conseils accueillent positivement l'intention du ministre fédéral de la Mobilité, Monsieur G. Gilkinet, de travailler avec les Communautés pour ramener les groupes scolaires ou de mouvements de jeunesse vers le train à chaque fois que possible. Dans cette optique, et afin de rendre les systèmes de formation en alternance plus attrayants, les Conseils demandent que l'on veille à ce 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 le *Student Abonnement* et le *Student Multi*¹²) pour leurs déplacements domicile-école en train. Et non pas uniquement, comme c'est le cas maintenant, les jeunes qui suivent une formation en alternance auprès du département WSE (anciennement SYNTRA), de l'IFAPME ou de l'ESPACE Formation PME. Dans sa réponse à l'avis des Conseils sur le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2020, la SNCB a indiqué qu'elle examinerait la demande des Conseils d'élargir les tarifs scolaires aux jeunes qui suivent une formation en alternance auprès du Service Formation PME (à Bruxelles) ou à l'Institut für Aus und Weiterbildung im Mittelstand (IAWM) (en Communauté germanophone). Les Conseils souhaiteraient être tenus informés du résultat de cet examen.

2.2.4 Prolonger et élargir le système volontaire 80/20 et le financer avec une enveloppe ouverte

Les Conseils demandent 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 (au lieu d'une enveloppe fermée). L'enveloppe fermée que l'autorité fédérale met actuellement à disposition est en effet insuffisante, de sorte que la SNCB doit combler la différence en la prélevant sur ses fonds propres.

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 leurs déplacements domicile-travail, 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 estiment qu'il est opportun d'élargir le système volontaire 80/20 à tous les abonnements combinés et que l'enveloppe publique ouverte destinée au financement du système 80/20 élargi soit alimentée conjointement par le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux. Les Conseils demandent au ministre fédéral de la Mobilité, Monsieur G. Gilkinet, d'inscrire ce point à l'ordre du jour d'une réunion du CEMM (Comité exécutif des ministres de la mobilité).

¹² *Student multi* est l'ancienne carte campus.

2.2.5 Contribuer à la poursuite du développement de la multimodalité dans notre pays

Une condition fondamentale pour accroître la multimodalité, à savoir pouvoir passer facilement et rapidement d'un mode de transport à l'autre, n'est pas remplie aujourd'hui en raison d'un manque d'intégration de l'offre, de l'infrastructure, des tarifs, des horaires, etc. Il est dès lors important, selon les Conseils, de poursuivre les efforts visant à renforcer l'attrait de la combinaison du train avec d'autres modes, voire si nécessaire d'élargir ou d'intensifier ces efforts.

La combinaison train/autres transports publics

Afin d'encourager la combinaison du train et d'autres modes de transport public, les Conseils sont favorables à la mise en place d'un système intégré de transport public au service du voyageur, c'est-à-dire des horaires mis en concordance, des tarifs et titres de transport intégrés, etc. Selon les Conseils, l'accord qui a été conclu en juillet 2020 concernant les tarifs intégrés¹³ Jump+ et MTB+ est un pas dans la bonne direction. Les Conseils encouragent les opérateurs de transport public et leurs autorités de tutelle à prendre d'autres mesures de ce type en vue de l'intégration tarifaire des transports publics. Ils soulignent que l'impact des tarifs intégrés Jump+ et MTB+ en termes de transfert modal dans la périphérie de Bruxelles serait, selon eux, plus significatif si le périmètre d'application de ces tarifs était plus large.

Selon les Conseils, une autre façon d'encourager la combinaison du transport ferroviaire avec d'autres transports publics consiste à rendre les tarifs des abonnements combinés moins chers que la somme des prix des abonnements individuels. Ils demandent au ministre fédéral de la Mobilité d'inscrire cette proposition à l'ordre du jour d'une réunion du CEMM.

Les Conseils annoncent en outre que les conseils consultatifs fédéraux et régionaux (CCE, CNT, Brupartners, CESE Wallonie et SERV) inviteront les quatre opérateurs de transport public à intervalles réguliers (pour la première fois au printemps 2021) à une réunion commune visant à s'informer de l'état d'avancement de leurs efforts en vue d'aboutir à une offre de transport public intégrée dans notre pays.

La combinaison train/vélo

Pour encourager la combinaison du train et du vélo, il est important, selon les Conseils, que la SNCB offre des formules tarifaires (train + vélo) plus attrayantes et qu'elle donne un coup d'accélérateur à ses propres projets de numérisation. Ainsi, il pourrait y avoir dans l'application SNCB des informations sur le nombre de places de stationnement disponibles dans les parkings à vélos de la SNCB, et la composition du train (plus précisément l'emplacement du compartiment à vélos) pourrait être indiquée sur les quais et dans l'application SNCB, etc. En outre, selon les Conseils, il convient d'examiner comment le matériel roulant existant pourrait être adapté pour pouvoir transporter davantage de vélos. Les Conseils encouragent également la SNCB à poursuivre ses efforts et à étudier les adaptations nécessaires en matière de qualité des infrastructures cyclables telles que par exemple la sécurisation de l'accès des gares pour les cyclistes, la mise à disposition de parkings à vélos sécurisés et de qualité dans les gares, ainsi que la poursuite du développement des points vélos et des stations-service pour vélos à proximité des gares.

¹³ Ces tarifs permettant d'effectuer des déplacements dans les véhicules des quatre opérateurs de transport public dans une zone qui s'étend dans un rayon de +/- 11,5 km autour de la Grand-Place de Bruxelles, à l'exception de la desserte de Brussels Airport.

La combinaison train/voiture

Pour encourager la combinaison du train et de la voiture, les Conseils estiment qu'il est important que la SNCB mise sur des tarifs attractifs pour les parkings de gares et que l'on prévoise des places de stationnement pour les voitures dans les gares et des parkings de dissuasion situés en périphérie des villes et des noyaux de villages. 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. Les Conseils demandent à la SNCB de veiller à ce que les titulaires d'un *Abonnement Mi-Temps* puissent désormais acquérir s'ils le souhaitent un abonnement de stationnement au tarif préférentiel.