



AVIS

CCE 2022-0190

Prix des cartes train à partir du 1er février 2022

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





CCE 2022-0190
CO 1000
CNT avis 2.273
Dossier 3.288

**Avis sur le prix
des cartes train à partir du 1^{er} février 2022**

**Bruxelles
26-01-2022**

Saisine

En vertu de la loi du 27 juillet 1962¹, Monsieur Eric Bulon a adressé, le 5 novembre 2021, au nom 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 à Monsieur Benoît Bayenet, président du Conseil central de l'Economie, au sujet de l'adaptation des tarifs des titres de transport de la SNCB à partir du 1^{er} février 2022.

Le 29 novembre 2021, des représentants de la SNCB sont venus informer en la matière la sous-commission mixte « Cartes train », qui est 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.

La sous-commission mixte « Cartes train » a, sur la base de ces explications et de l'échange de vues qui a suivi, élaboré, lors de ses réunions du 29 novembre 2021 et du 18 janvier 2022, le présent avis qui a été approuvé au cours de l'assemblée plénière commune des Conseils du 26 janvier 2022.

Par cet avis, les Conseils poursuivent un objectif double : d'une part, ils veulent attirer l'attention sur les conséquences des adaptations tarifaires qui seront en vigueur à partir du 1^{er} février 2022, notamment sur les contributions des employeurs et des travailleurs dans les frais des déplacements domicile-travail en train et d'autre part, ils souhaitent transmettre au gouvernement fédéral et à la SNCB un certain nombre de considérations qui devraient, selon eux, être prises en compte lors de l'élaboration d'une nouvelle politique tarifaire de la SNCB.

Avis

1. Implications des adaptations tarifaires à partir du 1^{er} février 2022

L'augmentation tarifaire maximale autorisée est conforme au contrat de gestion actuel de la SNCB

Les Conseils constatent que l'augmentation tarifaire des Standard abonnements (+ 2,14% à partir du 1^{er} février 2022) est conforme aux dispositions de l'article 15 de l'actuel contrat de gestion de la SNCB. Ils apprécient que la SNCB ait, ainsi qu'ils l'avaient demandé, appliqué aux abonnements à mi-temps la même (formule d') adaptation (+ 2,14% à partir du 1^{er} février 2022) qu'aux Standard abonnements à temps plein.

Les Conseils prennent acte du fait que l'augmentation tarifaire (+ 2,14%) des Standard abonnements est plus forte que la hausse de l'indice santé (+1,14% entre juin 2020 et juin 2021) parce que la SNCB est parvenue à réaliser l'objectif de ponctualité qu'elle doit atteindre en vertu de son contrat de gestion actuel : de juillet 2020 à juin 2021, la régularité effective² des trains de voyageurs a atteint 92,79 %, alors que l'objectif de ponctualité y est fixé à 85,63%. Les Conseils tiennent cependant à faire remarquer que la pandémie du coronavirus - qui a entraîné une chute du nombre 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

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

ferroviaires - a facilité la réalisation de l'objectif de ponctualité : un nombre moins important de voyageurs qui montent dans le train et en descendent a en effet une influence positive sur la performance de la SNCB en termes de ponctualité. Les Conseils souhaitent en outre souligner que l'objectif de ponctualité à atteindre est loin d'être ambitieux : il a été fixé pour l'année 2012 dans le contrat de gestion actuellement en cours de la SNCB et restera d'application jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau contrat de gestion de celle-ci.

Implications financières de l'augmentation tarifaire pour les travailleurs et les employeurs

Les travailleurs recevant de la part de leur employeur une intervention financière liée à un abonnement de train destiné à leurs déplacements domicile-travail dont le montant forfaitaire a été fixé par l'article 3 de la CCT n° 19/9, verront, du fait de l'augmentation tarifaire à partir du 1^{er} février 2022, leur contribution personnelle dans le prix de cet abonnement passer de 30% au 1^{er} juillet 2019 à 34,65% à partir de la date de la majoration.

Pour les employeurs qui octroient à leurs travailleurs une intervention financière dans le prix de leurs déplacements domicile-travail par le biais d'un abonnement de train à raison d'un montant supérieur au montant forfaitaire fixé par l'article 3 de la CCT 19/9, la majoration tarifaire à partir du 1^{er} février 2022 a également pour effet d'accroître leur contribution financière dans le prix de ces abonnements. Cela vaut aussi 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.

Implications juridiques de l'augmentation tarifaire pour le ministre de la Mobilité

En raison de l'augmentation tarifaire au 1^{er} février 2022, le ministre fédéral de la Mobilité devra, conformément à l'article 1^{er} de la loi du 27 juillet 1962³ promulguer un arrêté royal comprenant en annexe deux tableaux : un tableau indiquant les montants forfaitaires de l'intervention des employeurs tels que mentionnés à l'article 3 de la CCT n° 19/9 et un tableau où figurent les montants de l'intervention des employeurs qui seront d'application à partir du 1^{er} février 2022 aux employeurs ayant conclu une convention tiers payant (système 80/20) avec la SNCB.

L'usage du train sur de courtes distances devient également plus intéressant pour les personnes fragilisées par rapport au numérique

Les Conseils prennent acte de la décision de la SNCB de réduire d'un euro le prix du titre de transport Local Multi à partir du 1^{er} février 2022 et d'appliquer le même tarif pour les versions numériques et papier de ce titre de transport. Cette décision tarifaire – qu'ils saluent – a pour but de promouvoir l'usage du train sur de courtes distances, y compris auprès des personnes âgées qui sont en général moins au fait des outils et applications numériques et chez qui le taux de pénétration du smartphone est le plus bas.

L'obstacle financier qui persiste pour la combinaison train-vélo doit être éliminé

Les Conseils remarquent cependant qu'il est encore et toujours relativement moins intéressant d'emporter son vélo en train en vue de franchir une courte distance, le prix du titre de transport « Supplément vélo »⁴ restant un prix fixe (de 4 euros par aller simple) quelle que soit la distance du trajet.

³ 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

⁴Le titre de transport « Supplément vélo » est le titre de transport que doivent posséder les voyageurs emportant leur vélo dans le train.

Ils notent donc avec satisfaction que la proposition de vision du rail 2040 annonce un système tarifaire adapté pour le vélo qui pourrait lever une partie de l'obstacle financier à la combinaison train-vélo.

Davantage de jeunes qui étudient et travaillent en alternance peuvent bénéficier des tarifs scolaires de la SNCB

La SNCB a décidé d'ajouter l'Institut für Aus- und Weiterbildung im Mittelstand (IAWM) à la liste des établissements d'enseignement dont les étudiants inscrits bénéficient des tarifs scolaires de la SNCB (à savoir les abonnements tant Student que Student multi). Concrètement, cette décision a pour effet de ne plus réserver (comme auparavant) les tarifs scolaires aux jeunes qui suivent une formation en alternance au Département WSE (anciennement SYNTRA), à l'IFAPME ou à ESPACE Formation PME mais de les offrir également aux jeunes suivant une telle formation à l'IAWM.

Les Conseils saluent cette décision tarifaire parce qu'elle apporte une réponse à la demande qu'ils ont formulée à plusieurs reprises dans le but de rendre plus attrayants les systèmes de formation en alternance.

2. Points à considérer lors de l'élaboration d'une nouvelle politique tarifaire

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

Les Conseils estiment que les augmentations tarifaires que la SNCB applique doivent s'accompagner d'une amélioration substantielle de la qualité au bénéfice du voyageur. Les hausses tarifaires ne correspondant à aucune amélioration du service offert peuvent en effet avoir des répercussions négatives tant sur la mobilité que sur les recettes financières de la SNCB.

Appliquer des tarifs réglementés pour les abonnements domicile-travail et domicile-école

Conformément à l'accord de gouvernement fédéral, la SNCB recevra une plus grande autonomie tarifaire pour autant que celle-ci s'inscrive dans le cadre du contrat de service public. Les Conseils demandent que des tarifs réglementés continuent à s'appliquer aux abonnements domicile-travail et domicile-école : en effet, dans le cadre des déplacements domicile-travail et domicile-école, le rail remplit une fonction spécifique d'intérêt général.

Ils demandent également que la philosophie générale sous-jacente à la loi du 27 juillet 1962 et à la CCT n°19/9 soit prise en compte lors de la détermination de l'autonomie tarifaire dont la SNCB disposera à l'avenir et lors de l'élaboration d'une nouvelle politique tarifaire dans le cadre du contrat de gestion 2023-2032 de la SNCB. Cette philosophie est que le coût des déplacements domicile-travail doit encourager les travailleurs à faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail et ne peut donc pas 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.

Les Conseils plaident en faveur du maintien de la différence de traitement tarifaire entre d'une part, les abonnements domicile-travail et domicile-école et d'autre part, les autres produits tarifaires de la SNCB. Les Conseils demandent également que les abonnements à mi-temps soient soumis à la même formule d'adaptation des prix que les Standard abonnements à temps plein.

Ne pas différencier les tarifs des abonnements domicile-travail

La SNCB examine en ce moment différentes pistes visant à augmenter l'utilisation du train pendant les heures creuses et à réduire le taux de concentration élevé de la demande de transport ferroviaire pendant les heures de pointe.

À cet égard, les Conseils rappellent deux principes de base⁵ sur lesquels la nouvelle politique tarifaire de la SNCB devrait s'appuyer selon eux, à savoir l'égalité de traitement des travailleurs quels que soient leurs horaires de travail et leur lieu de résidence et la non-perturbation du fonctionnement du marché du travail. Autrement dit, les tarifs des abonnements de train destinés aux déplacements domicile-travail ne peuvent être différenciés en fonction du moment de la journée ou du taux d'utilisation de la ligne ferroviaire. Les Conseils renvoient aux trois avis unanimes⁶ dans lesquels ils ont longuement explicité leur position quant à la différenciation tarifaire des abonnements domicile-travail en fonction du moment de la journée.

Progresser vers l'intégration tarifaire du transport public

Grâce au Brupass, au Brupass XL et aux City pass Anvers, Charleroi, Gand et Liège, d'importantes avancées ont été enregistrées en direction d'une plus grande intégration des tarifs du transport public. Les Conseils encouragent les opérateurs de transport public et leurs autorités de tutelle à poursuivre en ce sens. C'est en effet ainsi qu'il est possible de contribuer à la réalisation d'un système de transports publics intégré au service du voyageur, favorisant le développement de l'usage des transports publics et encourageant la multimodalité.

Vu l'importance de ce type de titres de transport, les Conseils demandent d'en monitorer l'utilisation et, le cas échéant, d'examiner les leviers qu'il conviendrait d'activer pour accroître leur utilisation.

Les Conseils rappellent également la position qu'ils ont défendue selon laquelle il est à recommander, dans la perspective de l'encouragement de la combinaison de moyens de transport public, de faire en sorte que les tarifs des abonnements combinés (dont l'Unlimited abonnement combiné) soient plus avantageux que la somme des prix des abonnements séparés. En ce qui concerne plus spécifiquement l'Unlimited abonnement combiné, les Conseils signalent que ce type d'abonnement pourrait, en matière de possibilités de déplacements, être rendu comparable au Klimaticket Ö⁷ - un titre de transport par lequel le gouvernement autrichien espère convaincre davantage de personnes de prendre les transports publics au lieu de la voiture - en faisant en sorte qu'il puisse se combiner avec un supplément disponible auprès des trois (et non pas de deux) opérateurs régionaux de transport public.

⁵Les autres principes de base qui devraient, selon les Conseils, régir la nouvelle politique tarifaire de la SNCB sont décrits dans leurs avis unanimes des 21 janvier 2015 ([CCE 2015-0110, CNT Avis n° 1.921](#)) et 24 juin 2015 ([CCE 2015-1260, CNT Avis n° 1.942](#)).

⁶Il s'agit des trois avis suivants : l'avis du 26 janvier 2016 « Les plans de la SNCB concernant les tarifs différenciés aux heures de pointe et aux heures creuses : les interlocuteurs sociaux expliquent leurs positions communes » ([CCE 2016-0186, CNT Avis n°1968](#)), l'avis du 24 juin 2015 sur les conséquences des projets de nouvelle politique tarifaire de la SNCB pour la concertation sociale ([CCE 2015-1260, CNT Avis n° 1.942](#)) et de l'avis du 21 janvier 2015 sur la nouvelle politique tarifaire de la SNCB ([CCE 2015-0110, CNT Avis n° 1.921](#)).

⁷Le Klimaticket Ö permet d'utiliser, sur l'ensemble du territoire autrichien, les services de transport public (train, tram, bus ou métro) offerts par les instances de transport participantes. On trouvera plus d'informations sur le Klimaticket Ö, le Brupass (XL), les abonnements City pass et l'Unlimited abonnement (combiné) dans l'article du secrétariat du CCE, à consulter via [ce lien](#).

Élargir le système 80/20

Les Conseils renvoient à deux demandes à l'adresse du gouvernement fédéral qu'ils ont formulées dans leur avis unanime intitulé « Abonnements flexibles : leviers d'un accroissement des déplacements domicile-travail en train », à savoir :

- la demande que soient prises, dès avant que les abonnements flexibles ne soient disponibles (c'est-à-dire avant le deuxième trimestre de 2022), les mesures législatives rendant possible l'élargissement du système 80/20 aux abonnements flexibles à partir de leur lancement ;
- la demande d'élargissement du système 80/20 à tous les abonnements combinés, y compris aux abonnements flexibles combinés à un supplément de transport public régional.

Inscrire l'obligation de consulter le CCE et CNT dans le contrat de gestion de la SNCB

Enfin, les Conseils demandent que le contrat de gestion 2023-2032 de la SNCB stipule explicitement que le CCE et le CNT doivent être consultés ex ante (c'est-à-dire avant la décision du Conseil d'administration de la SNCB) sur les propositions d'adaptation tarifaire des abonnements pour les déplacements domicile-travail. Ces adaptations tarifaires peuvent en effet avoir des conséquences pour la concertation sociale⁸, pour le choix du moyen de transport utilisé dans le cadre des déplacements domicile-travail et donc également pour les recettes voyageurs de la SNCB⁹.

⁸ Sur la base de l'évolution de ces tarifs, le Groupe des 10 peut décider d'adapter les montants forfaitaires des interventions minimales de l'employeur dans le prix des abonnements de transports publics.

⁹ En effet, les abonnements domicile-travail représentent une part importante des recettes voyageurs de la SNCB.