



**AVIS**

**CCE 2022-0123**

**Prix des cartes train à partir du 1er février 2023**

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



## **Avis sur le prix des cartes train à partir du 1<sup>er</sup> février 2023**

**Bruxelles  
24-01-2023**

## Saisine

En vertu de la loi du 27 juillet 1962<sup>1</sup>, Madame Valérie Verzele, directrice générale de la Direction générale Politique de mobilité durable et ferroviaire du SPF Mobilité et Transports, a adressé, le 23 novembre 2022, une demande d'avis à Monsieur Benoît Bayenet, Président du Conseil central de l'économie, au sujet de l'adaptation des tarifs des titres de transport de la SNCB à partir du 1<sup>er</sup> février 2023.

Le 18 novembre 2022, 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'économie et du Conseil national du travail.

Sur la base de ces explications et de l'échange de vues qui a eu lieu les 18 novembre et 13 décembre 2022 au sein de la sous-commission mixte « Cartes train », le présent avis a été élaboré, puis a été approuvé lors de la séance plénière commune des Conseils du 24 janvier 2023.

Le présent avis comprend quatre parties. Dans la première partie, les Conseils s'intéressent aux conséquences de l'augmentation tarifaire des abonnements domicile-travail qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2023 sur le plan de la mobilité et sur le plan financier (pour la SNCB, les employeurs et les travailleurs). Ensuite, ils formulent plusieurs recommandations pour assurer le succès des futurs abonnements flexibles de la SNCB et permettre à ceux-ci de redynamiser les déplacements domicile-travail en train. Dans la partie suivante, ils émettent plusieurs recommandations visant à renforcer la combinaison et l'intégration des tarifs de toutes les formes de transports publics. Enfin, les Conseils demandent à être consultés ex ante au sujet des propositions d'adaptations des tarifs et de la gamme de produits de la SNCB.

## Avis

### 1. L'augmentation tarifaire des abonnements domicile-travail à partir du 01/02/2023

#### 1.1 Conséquences potentielles pour la mobilité et les recettes financières de la SNCB

Le 1<sup>er</sup> février 2023, la SNCB augmentera les tarifs des abonnements domicile-travail (à savoir les abonnements Standard et les abonnements Mi-Temps) de 9,73 %, ce qui représente la majoration tarifaire maximale autorisée selon les règles applicables aux adaptations tarifaires au 1<sup>er</sup> février 2023. Les Conseils constatent que différentes raisons sont à l'origine de l'application de l'augmentation tarifaire maximale autorisée : celle-ci doit contribuer à protéger l'équilibre économique de la SNCB et éviter une consolidation de la dette de la SNCB par la dette publique ; elle doit permettre à la SNCB de respecter la future trajectoire de performance, de compenser une partie de la hausse de la facture d'électricité<sup>2</sup>, etc.

Les Conseils font remarquer que le niveau de ponctualité minimal à atteindre par la SNCB pour pouvoir appliquer cette majoration tarifaire maximale a été défini en 2012, qu'il n'a plus été modifié depuis lors et qu'il est loin d'être ambitieux (85,63 %).

---

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> La facture d'énergie de la SNCB est passée de 123 millions d'euros en 2020 à 141 millions d'euros en 2021, pour atteindre 223 millions d'euros en 2022. En 2023, la facture d'énergie de la SNCB devrait s'élever à 432 millions d'euros, c'est-à-dire 200 millions de plus qu'en 2022.

Les Conseils tiennent aussi à souligner que plusieurs facteurs ont facilité la réalisation de l'objectif de ponctualité (85,63 %). Premièrement, lors du calcul de la performance de la SNCB en matière de ponctualité (sur la base de l'indicateur de « régularité effective des trains de voyageurs ») (90,3 %), les trains supprimés<sup>3</sup>, dont le nombre a augmenté, ne sont pas pris en compte : 3,5 % en 2022 contre 2,8 % en 2021 et 2,5 % en 2020. Deuxièmement, les trains n'ont pas encore retrouvé le niveau de fréquentation d'avant la pandémie de COVID-19 : une diminution du nombre 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.

Par ailleurs, les Conseils font également remarquer que les augmentations tarifaires qui entreront en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2023 ne s'accompagnent pas d'une amélioration de la qualité pour le voyageur : en comparaison avec l'année dernière, le nombre de trains supprimés et de retards a augmenté et un manque de place a été déploré dans différents trains, malgré le fait que le nombre de voyageurs ne soit pas encore égal à celui d'avant la pandémie de COVID-19.

Les Conseils soulignent aussi que 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<sup>4</sup>.

## 1.2 Conséquences financières pour les employeurs et les travailleurs

Dans notre pays, les employeurs, en exécution de la CCT n° 19/9 ou des CCT sectorielles ou d'entreprise prévoyant des avantages au moins équivalents, remboursent les coûts (ou une partie de ceux-ci) des déplacements domicile-travail effectués en train. D'après les chiffres du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail, une enquête trisannuelle portant sur plus de 1,5 million de travailleurs<sup>5</sup> dans notre pays, près de sept travailleurs sur dix (actifs dans des entreprises comptant plus de 100 travailleurs) ont droit au remboursement intégral de leurs déplacements domicile-travail effectués en train. Deux travailleurs sur dix ont droit à un remboursement partiel correspondant au montant forfaitaire minimal obligatoire fixé dans la CCT n° 19/9.

Tableau 1 : Remboursement de l'abonnement de train (chiffres 2021)

Remboursement de l'abonnement de train	% établissements	% travailleurs
<b>100%</b>	69%	68%
<b>plus que le minimum prévu dans la CCT n° 19/9</b>	5%	6%
<b>= le minimum prévu dans la CCT n° 19/9</b>	21%	19%
<b>Autre *</b>	5%	7%

Source : SPF Mobilité, données provenant du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail

\* La catégorie « Autre » comprend les employeurs qui répondent que le minimum de la CCT n° 19/9 ne s'applique pas à eux (cela concerne plus précisément les employeurs du secteur public) ; elle comprend aussi les employeurs qui remboursent les coûts d'une certaine manière et qui ne savent pas se positionner par rapport à la CCT 19/9 (parce qu'ils ne la connaissent pas ou parce que leur propre CCT n'établit pas de lien avec la CCT 19/9).

<sup>3</sup> Le nombre plus important de trains supprimés en 2022 par rapport aux deux années précédentes est notamment lié à une augmentation des pannes de matériel (dues au matériel roulant vieillissant et au retard dans la livraison des voitures M7), des problèmes au niveau de l'infrastructure (en raison de l'infrastructure ferroviaire vieillissante), des intrusions sur les voies et de la pénurie de personnel.

<sup>4</sup> Source : Avis CCE/CNT sur le prix des cartes train à partir du 1<sup>er</sup> février 2022 ([CCE 2022-0190, avis du CNT n° 2.273](#)) point 2.

<sup>5</sup> Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail est une enquête fédérale obligatoire organisée tous les trois ans par le SPF Mobilité et Transports. Cette enquête est soumise à l'ensemble des entreprises et des institutions publiques en Belgique qui comptent plus de 100 travailleurs. Si l'entreprise ou l'organisation compte plusieurs unités d'établissement, le questionnaire est rempli par chacune des unités où travaillent au moins 30 personnes.

Dans ce cadre, le système de tiers payant 80/20<sup>6</sup> jouit lui aussi d'un grand succès en pratique. Ce succès peut être illustré par les données chiffrées suivantes provenant de la SNCB. En 2022, les abonnements vendus dans le cadre d'une convention tiers payant conclue avec la SNCB (80/20 ou autre) représentaient 65 % des ventes d'abonnements domicile-travail, contre 61 % en 2018. En 2022, 99,8 % de toutes les conventions tiers payant conclues par la SNCB avec des employeurs du secteur privé étaient des conventions 80/20.

Du fait de l'augmentation tarifaire à partir du 1<sup>er</sup> février 2023, les travailleurs qui reçoivent de leur employeur, pour leurs déplacements domicile-travail effectués avec un abonnement de train, une intervention financière dont le montant forfaitaire a été fixé par l'article 3 de la CCT n° 19/9 devront prendre en charge eux-mêmes 40,43 % du prix de leur abonnement de train (ce qui représente le plus haut niveau de contribution personnelle du travailleur dans le prix des abonnements de train depuis 2001<sup>7</sup>), contre 30 % du prix de l'abonnement au 1<sup>er</sup> juillet 2019<sup>8</sup>.

Pour les employeurs qui octroient à leurs travailleurs une intervention financière en pourcentage du prix des déplacements domicile-travail effectués avec un abonnement de train dont le montant correspondant est supérieur au montant forfaitaire fixé à l'article 3 de la CCT 19/9, la majoration tarifaire à partir du 1<sup>er</sup> février 2023 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 tiers payant 80/20 » afin de pouvoir offrir à leurs travailleurs la gratuité des déplacements domicile-travail en train.

## 2. Les futurs abonnements flexibles de la SNCB

Les Conseils constatent que le nombre d'abonnés domicile-travail (la principale source de revenus de la SNCB) augmente par rapport à 2021, mais qu'il reste encore un bon 15 % en dessous du niveau de 2019. Ceci s'explique par les modifications de la demande de mobilité liées à l'expansion du télétravail et à d'autres évolutions sur le marché du travail (par exemple, la progression du travail à temps partiel et du travail en plusieurs endroits) : le nombre de télétravailleurs a augmenté (75 % des abonnés domicile-travail contre 42 % en 2019) et le nombre moyen de jours de navette par semaine entre le domicile et le lieu de travail a baissé (2 à 3 jours par semaine contre 3 à 4 jours par semaine en 2019). Afin de répondre à cette « nouvelle réalité », la SNCB prévoit le lancement d'abonnements flexibles.

Les Conseils estiment que les abonnements flexibles de la SNCB devraient être lancés le plus rapidement possible, car ils constituent des outils importants qui peuvent être utilisés à la fois pour reconquérir des abonnés domicile-travail (par exemple ceux qui n'ont pas renouvelé leur Standard Abonnement à temps plein et achètent aujourd'hui des billets individuels ou des titres de transport Multi) et pour attirer de nouveaux abonnés domicile-travail.

---

<sup>6</sup> Le système de tiers payant 80/20 est un régime de tiers payant selon 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 SNCB/STIB en deuxième classe. Les employeurs qui décident d'en faire usage concluent une « convention tiers payant 80/20 » avec la SNCB. Sur la base de cette convention, l'employeur prend 80 % du prix de l'abonnement en charge tandis que les autorités fédérales acquittent le pourcentage restant du prix.

<sup>7</sup> Dans l'accord interprofessionnel 2021-2022, il a été convenu de porter la contribution de l'employeur dans le prix des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail à 60 % à partir du 1<sup>er</sup> avril 2021. Cet accord été concrétisé par l'adoption de la CCT n° 19/9 sexies.

<sup>8</sup> En vertu de la CCT 19/9, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2019, la contribution personnelle du travailleur dans le prix d'un abonnement SNCB s'élève à 30 % du prix de l'abonnement qui était en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2019.

Ils soulignent que le niveau de prix des abonnements flexibles déterminera en grande partie si ces abonnements peuvent atteindre ce double objectif. En effet, si l'on veut inciter les navetteurs à opter pour un abonnement flexible, il est important selon les Conseils que le prix de cet abonnement soit suffisamment attractif, ou plus concrètement, que la différence de prix soit suffisamment avantageuse pour le navetteur par rapport à son Standard Abonnement, à ses billets individuels ou à ses titres de transport Multi.

Outre un niveau de prix attractif, la facilité d'utilisation et l'inclusion des abonnements flexibles dans le système de tiers payant volontaire 80/20 sont selon les Conseils également importantes pour que ces abonnements connaissent un grand succès. Les Conseils notent avec satisfaction que le contrat de service public 2023-2032 de la SNCB prévoit l'inclusion des abonnements flexibles de la SNCB dans le système de tiers payant volontaire 80/20.

Pour les Conseils, il est important d'éviter de pénaliser financièrement ceux qui passent à un abonnement flexible durant la période de validité de leur abonnement à temps plein. Dans leur [avis du 29 juin 2021](#), ils ont demandé à cet effet un assouplissement des conditions de résiliation des abonnements à temps plein. Les Conseils déplorent que, pour des raisons de complexité administrative, la SNCB n'assouplira pas les conditions de résiliation.

### **3. Combinaison et intégration des tarifs de toutes les formes de transport public**

Les Conseils ont été informés par la SNCB que 40 % des abonnés domicile-travail de la SNCB possèdent au moins un abonnement d'un opérateur de transport public régional et que l'attente minimale des voyageurs (y compris les abonnés domicile-travail) est de pouvoir acheter en une seule fois les titres de transport des différents opérateurs.

Par conséquent, les Conseils considèrent qu'il est important de compléter les abonnements à temps plein combinés par des formules d'abonnements flexibles combinés pour les déplacements domicile-travail. Ils déplorent donc que, dans un premier temps, aucun titre de transport combiné ne sera proposé aux navetteurs qui combinent un abonnement flexible de la SNCB avec un titre de transport flexible d'un opérateur de transport public régional (par exemple, la carte de 50 trajets de De Lijn ou le ticket 100 trajets de la STIB). Dans une première phase, les personnes qui achètent un abonnement flexible de la SNCB pourront se procurer en supplément auprès de la SNCB un abonnement Réseau (à temps plein) de la STIB, de De Lijn et/ou du TEC, mais pas un titre de transport flexible d'un opérateur de transport régional. En d'autres termes, toute personne souhaitant combiner un abonnement flexible de la SNCB avec un titre de transport flexible d'un opérateur de transport public régional doit acheter un abonnement flexible de la SNCB et un titre de transport flexible d'un opérateur de transport public régional. Les Conseils invitent la SNCB à mettre en place des solutions de billetterie avec une politique de mise en place claire et programmée.

Par ailleurs, les Conseils réitèrent une fois de plus leur demande d'étendre le système de tiers payant volontaire 80/20 (pour lequel seuls les abonnements SNCB et les abonnements combinés SNCB/STIB sont actuellement éligibles) à tous les abonnements de transports publics combinés (de sorte que les abonnements combinés SNCB/De Lijn et SNCB/TEC soient également éligibles). Selon les Conseils, l'extension demandée est importante pour différentes raisons :

- elle peut encourager la multimodalité (et plus concrètement, la combinaison du train avec d'autres modes de transport public) dans les déplacements domicile-travail et ainsi contribuer également à la réalisation d'un transfert modal ;

- elle peut abaisser le seuil d'accès à l'emploi pour les personnes qui doivent recourir à une combinaison de modes de transport public pour se rendre au travail ;
- elle peut accroître la mobilité géographique de la main-d'œuvre et contribuer ainsi à réduire les inadéquations géographiques sur le marché du travail ; concrètement, elle peut contribuer à ce que les postes vacants localement puissent être pourvus par des personnes qui disposent des compétences requises mais habitent ailleurs<sup>9</sup> ;
- elle peut éviter des différences régionales : en ce moment, les employeurs peuvent certes accorder l'avantage de la gratuité des déplacements domicile-travail via le système tiers payant 80/20 aux travailleurs qui font usage d'un abonnement de la SNCB ou d'un abonnement combiné SNCB/STIB, mais doivent le refuser aux travailleurs qui se déplacent en utilisant un abonnement SNCB/De Lijn ou SNCB/TEC.

Dès que les formules flexibles combinées seront lancées, les Conseils demandent qu'elles soient également incluses dans le système de tiers payant volontaire 80/20.

Selon la SNCB, l'intégration tarifaire des transports publics peut jouer un rôle important dans la promotion de l'utilisation combinée des transports publics pour les déplacements vers et depuis les villes (par exemple Bruxelles), où différents types de transports publics (train, bus, tram et métro) sont proposés et utilisés. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles les Conseils encouragent les opérateurs de transport public et leurs autorités de tutelle à prendre de nouvelles mesures en faveur de l'intégration tarifaire des transports publics.

Les Conseils estiment qu'avec le Brupass XL (qui peut être utilisé à la fois pour les trajets domicile-travail et les trajets privés), une étape importante a été franchie vers une meilleure intégration tarifaire des transports publics. En plus du renforcement prévu de l'offre de trains en provenance et à destination de Bruxelles, les Conseils jugent qu'il est important de suivre l'usage qui est fait du Brupass XL et d'examiner si son utilisation pourrait être accrue en élargissant le périmètre d'application.

Cependant, les Conseils font remarquer qu'il sera difficile de prendre d'autres mesures d'intégration tarifaire des titres de transport public pour les déplacements domicile-travail en l'absence d'une approche unifiée pour l'ensemble des transports publics concernant les formules flexibles d'abonnements domicile-travail.

#### **4. Consultation ex ante des Conseils sur la politique tarifaire de la SNCB**

Le contrat de service public 2023-2032 de la SNCB stipule que la SNCB adaptera sa gamme de titres de transport à tarifs réglementés (y compris les abonnements domicile-travail et les abonnements domicile-école en 2ème classe) au plus tard 26 mois après l'entrée en vigueur de son contrat de service public, soit en une seule fois (pour tous les produits), soit progressivement (produit par produit). Les Conseils demandent à être consultés sur la proposition d'adaptation de la gamme.

Ils réitèrent également leur demande d'être consultés ex ante (c'est-à-dire avant la décision du conseil d'administration de la SNCB) sur les propositions d'adaptations tarifaires des abonnements domicile-travail. En effet, ces modifications tarifaires peuvent avoir une influence sur la concertation sociale, sur le choix du moyen de transport utilisé dans le cadre des déplacements domicile-travail et donc également sur les recettes voyageurs de la SNCB.

---

<sup>9</sup> Ces personnes effectueraient ainsi un travail correspondant mieux à leurs capacités alors qu'elles seraient restées au chômage dans leur région d'origine ou auraient dû y exercer une fonction moins adéquate.