

MOBILITÉ

CCE 2024-0339, CNT 2.401

30 jan.

2024

AVIS

Les prix des abonnements de la SNCB à partir du 1^{er} février 2024



Blijde Inkomstlaan 17-21 1040 Brussel
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21 1040 Bruxelles
T 02 233 88 11
E mail@ccecrb.fgov.be
www.ccecrb.fgov.be

Saisine

En vertu de la loi du 27 juillet 1962¹, Monsieur Frederik De Ridder, conseiller général, a adressé le 21 décembre 2023, au nom de Madame Valérie Verzele, directrice générale de la Direction générale Politique de mobilité durable et ferroviaire, une demande d'avis à Monsieur Benoît Bayenet, président du Conseil central de l'Économie, concernant l'adaptation des tarifs des titres de transport de la SNCB à partir du 1^{er} février 2024.

Le 9 janvier 2024, des représentants de la SNCB et du SPF Mobilité et Transports 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 le 9 janvier 2024 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 30 janvier 2024.

Le présent avis comprend trois parties. Dans la première partie, les Conseils attirent l'attention sur les conséquences de l'indexation tarifaire à partir du 1^{er} février 2024 sur le transfert modal poursuivi par les différents niveaux de pouvoir et les recettes de la SNCB. Ils se penchent ensuite sur l'impact financier de cette indexation tarifaire pour les employeurs et les travailleurs. Enfin, ils s'intéressent aux modifications qui entreront en vigueur le 1^{er} février 2024 pour ceux et celles qui combinent le train avec le vélo ou la voiture.

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

AVIS

1 Indexation tarifaire de 5,9 % à partir du 1^{er} février 2024

Les Conseils prennent acte du fait que les tarifs des abonnements domicile-travail (c'est-à-dire le Standard Abonnement, l'Abonnement Mi-Temps et le Flex Abonnement) seront indexés de 5,9 % le 1^{er} février 2024. Ils font remarquer que cette indexation est conforme aux modalités précisées à l'article 34 du contrat de service public 2023-2032 de la SNCB.

Les Conseils constatent qu'aucune majoration des tarifs de maximum 1 % en sus de l'index ne sera appliquée au 1^{er} février 2024, et ce pour plusieurs raisons. Une première raison est que les indicateurs de performance (KPI) 2023 relatifs à la ponctualité, à la satisfaction client et au taux de suppression des trains ne seront pas disponibles avant le premier trimestre 2024. Une deuxième raison est qu'il existe actuellement plusieurs interprétations possibles de l'article 37² du contrat de service public de la SNCB et que des discussions sont actuellement en cours avec la cellule stratégique du ministre fédéral de la Mobilité sur l'interprétation exacte de cet article.

Les Conseils sont d'avis qu'il faudrait éviter que la mise en œuvre de l'article 37 ne donne lieu à deux adaptations des tarifs sur l'année : cela entraînerait en effet une complexité administrative, aurait des conséquences financières pour de nombreux employeurs et travailleurs, et pourrait avoir des conséquences pour la concertation sociale en matière d'intervention patronale et/ou des travailleurs dans le prix des abonnements domicile-travail. Les Conseils souhaitent être tenus informés des résultats de ces discussions.

² Selon l'article 37 du contrat de service public 2023-2032, la SNCB peut appliquer une augmentation tarifaire sur les tarifs régulés des abonnements de maximum 1 % par an en sus de l'index à condition qu'elle dépasse durant l'année écoulée le seuil de prestation minimale fixé pour les indicateurs de performance (KPI) relatifs à la ponctualité, à la satisfaction client et au taux de suppression.

1.1 Conséquences pour le transfert modal poursuivi et les recettes de la SNCB

Les Conseils soulignent qu'une amélioration de la position concurrentielle du train par rapport à la voiture est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés dans la Vision Rail 2040³. Ils font remarquer que l'indexation des prix des abonnements domicile-travail, alors que le prix des carburants automobiles est en baisse, n'y contribue pas⁴.

Pour les Conseils, il est important que les augmentations de prix s'accompagnent d'une amélioration de la qualité pour le voyageur. Pourtant, les Conseils déduisent des chiffres disponibles sur [le site web d'Infrabel](#)⁵ qu'il y a eu plus de retards et d'annulations de trains en 2023 qu'en 2022. La ponctualité⁶ des trains est passée en moyenne de 89,24 % à 87,48 %, ce qui est inférieur à la valeur de progression⁷ (90 %) pour 2023 prévue dans l'annexe 9 du contrat de service public 2023-2032 de la SNCB. Le pourcentage de trains supprimés est passé d'une moyenne de 3,81 % à une moyenne de 4,03 %.

Les Conseils déplorent que l'indexation des tarifs à partir du 1^{er} février 2024 ne s'accompagne pas d'une amélioration de la qualité du service. Ils soulignent que la combinaison de l'indexation tarifaire avec la détérioration de la qualité du service, ainsi que le fait que les retards de train de 15 à 30 minutes ne sont plus indemnisés⁸, n'est pas vraiment propice à l'augmentation du nombre de voyageurs ferroviaires. Par conséquent, cette combinaison pourrait avoir des conséquences négatives tant sur la mobilité que sur les recettes financières de la SNCB et pourrait conduire à un creusement de l'écart par rapport aux objectifs à atteindre dans le cadre du contrat de service public 2023-2032 de la SNCB⁹ et de la Vision Rail 2040.

³ Selon la Vision Rail 2040, la part modale du train dans le transport de passagers doit atteindre 15 % d'ici 2040 (contre 8 % en 2019).

⁴ Exemple. En 2023, le prix du litre d'essence 95 RON E10 s'élevait en moyenne à 1,7876 euros, contre 1,8516 euros en 2022. Depuis septembre 2023, le prix du litre d'essence 95 RON E10 est en baisse. Source : <https://bestat.statbel.fgov.be/bestat/crosstable.xhtml?datasource=2cbb788b-2c1b-4499-af1e-2d0c99eea006>

⁵ Il est à noter que les statistiques disponibles sur le [Belgian Mobility Dashboard](#) montrent aussi une détérioration de la ponctualité des trains.

⁶ Ponctualité globale du trafic voyageurs avant neutralisation. La neutralisation consiste à ne pas prendre en compte les retards dus à des causes externes et aux grands travaux d'investissement.

⁷ La valeur de progression pour 2023 correspond à la valeur cible à atteindre pour la fin de l'année 2023.

⁸ Voir l'article 46 du contrat de service public 2023-2032 de la SNCB.

⁹ Selon ce contrat de service public, il devrait y avoir 30% de passagers en plus en 2032 par rapport à 2023.

Dans le contexte des objectifs poursuivis, les Conseils demandent donc instamment que soient mises en œuvre dans les meilleurs délais les pistes visant à favoriser l'utilisation des transports en commun proposées dans leur avis du 20 septembre 2023, à savoir :

- améliorer la qualité des transports en commun (en termes de ponctualité, de fréquence, d'amplitude, de vitesse et de confort) ;
- accroître la facilité d'utilisation des transports en commun pour le voyageur en développant un système de transports en commun au fonctionnement optimal et mieux intégré ;
- favoriser l'utilisation du budget mobilité ;
- faciliter la combinaison train-vélo ;
- étendre le champ d'application du système de tiers payant volontaire 80/20 à tous les abonnements combinés.

Outre le système de tiers payant volontaire 80/20, les Flex Abonnements sont également des instruments importants qui peuvent être utilisés pour accroître le nombre d'abonnés domicile-travail, qui, à la fin du mois d'avril 2023, était encore inférieur de 11 % au niveau de 2019 (avant la pandémie de coronavirus).

Les Conseils déplorent toutefois qu'il n'existe pas encore de titre de transport combiné pour les travailleurs qui souhaitent combiner un Flex Abonnement de la SNCB avec un titre de transport flexible d'un opérateur de transport en commun régional (par exemple, la carte de 100 trajets de la STIB ou le ticket 50 trajets de De Lijn). Ces travailleurs doivent acheter un Flex Abonnement auprès de la SNCB et un titre de transport flexible auprès d'un opérateur régional de transport en commun.

1.2 Conséquences financières pour les employeurs et les travailleurs

Du fait de l'augmentation tarifaire à partir du 1^{er} février 2024, 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 43,75 % du prix de leur abonnement de train, contre 30 % du prix de l'abonnement 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 n°19/9, la majoration tarifaire à partir du 1^{er} février 2024 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.

Comme il ressort de ce qui précède, les adaptations tarifaires des abonnements domicile-travail ont un impact financier à la fois sur les employeurs et les travailleurs ; elles peuvent également avoir des conséquences sur la concertation sociale (et les CCT qui en découlent) et sur le choix du moyen de transport utilisé pour les déplacements domicile-travail. Pour toutes ces raisons, les Conseils réitèrent leur demande d'être consultés à l'avenir avant la décision du Conseil d'administration de la SNCB, et non après celle-ci, au sujet des adaptations tarifaires des abonnements domicile-travail.

1.3 Conséquences pour ceux et celles qui combinent le train avec le vélo ou la voiture

Les Conseils estiment que faciliter la combinaison train-vélo est une mesure qui favorisera l'utilisation des transports en commun. Ils notent donc avec satisfaction qu'au 1^{er} février 2024, rien ne changera pour celles et ceux qui prennent leur vélo dans le train ou pour celles et ceux qui stationnent leur vélo à la gare pour poursuivre leur voyage en train : le prix du supplément vélo¹⁰ restera de 4 euros par trajet simple, emporter son vélo pliable dans le train restera gratuit et le prix d'un abonnement de stationnement vélo restera de 75 euros par an.

Les Conseils réitèrent cependant leur demande de prendre en compte le critère de distance dans l'établissement du prix du supplément vélo. Comme le prix du supplément vélo est actuellement un prix fixe quelle que soit la distance du trajet, le supplément vélo est dans certains cas plus cher que le billet de train et il est relativement moins intéressant pour les voyageurs qui parcourent de courtes distances en train.

¹⁰ Le supplément vélo est un titre de transport que vous devez acheter pour emporter un vélo classique dans le train.

En ce qui concerne la combinaison train-voiture, les Conseils constatent que le prix des abonnements de stationnement (comme celui des abonnements domicile-travail) sera indexé de 5,9 % au 1^{er} février 2024. À cet égard, les Conseils réitèrent leur position¹¹ selon laquelle le prix des abonnements de stationnement doit être fixé avec la circonspection nécessaire. Si ce prix est trop élevé, les usagers de la mobilité qui ont la possibilité de combiner train et voiture pour parcourir leur trajet risquent d'opter pour la voiture en délaissant le train.

¹¹ Voir l'avis CCE/CNT du 12 juillet 2022 sur les projets de contrats de gestion et de plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel ([avis CCE 2022-1750, CNT 2.307](#)).