

**ADVIES OVER DE WERKGEVERSBIJDRAGE IN DE PRIJS VAN DE  
TREINKAARTEN VANAF 1 FEBRUARI 2009**

---

**AVIS CONCERNANT L'INTERVENTION DES EMPLOYEURS DANS LE PRIX DES  
CARTES TRAIN EN APPLICATION AU 1<sup>ER</sup> FEVRIER 2009**

**BRUSSEL - BRUXELLES**

**20.02.2009**

Assistaient à la séance plénière du 20 février 2009, tenue sous la présidence de Monsieur L. DENAYER, Secrétaire du Conseil :

*Membres nommés sur la proposition des organisations représentatives de l'industrie et des banques et assurances :*

Monsieur VANCRONENBURG.

*Membre nommé sur la proposition des organisations représentant l'artisanat, le petit et moyen commerce et la petite industrie :*

Monsieur VANDORPE.

*Membre nommé sur la proposition des organisations des agriculteurs :*

Monsieur GOTZEN.

*Membres nommés sur la proposition des organisations représentatives des travailleurs et des coopératives de consommation :*

*Fédération générale du travail de Belgique :*

Messieurs QUINTARD et VOETS.

*Centrale générale des syndicats libéraux de Belgique :*

Madame JONCKHEERE.

**Avis concernant l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train  
en application au 1<sup>er</sup> février 2009**

1. Le Conseil prend acte de la décision du 7 novembre 2008 du Conseil d'administration de la SNCB de majorer, à partir du 1<sup>er</sup> février 2009, le prix des cartes train trajet et scolaires de 6,25 % ainsi que le prix des autres titres de transport mentionnés dans le contrat de gestion (Rail Pass, Go Pass et billets) de 5,50 %.
2. Le Conseil rappelle que les négociateurs de l'accord interprofessionnel pour la période 2009-2010 ont convenu « *de modifier la CCT n° 19 en vue de porter à 75 % l'intervention maximale de l'employeur dans l'abonnement de train, tram, métro ou bus (transports en commun publics) au 1<sup>er</sup> février 2009. L'intervention ainsi augmentée sera parallèlement convertie en une grille de montants forfaitaires. Ces forfaits seront applicables pour 2009 et 2010, sans qu'ils ne soient indexés. Ensuite, une adaptation de ces forfaits sera négociée tous les deux ans.* »

Afin de donner exécution à cet extrait de l'accord interprofessionnel pour la période 2009-2010, le Conseil a décidé :

- a) de consigner dans un tableau, sous la forme de montants forfaitaires, à faire figurer dans l'article 3 de la CCT n°19 octies remplaçant la CCT de base actuelle n° 19 (ter), les montants de l'intervention de l'employeur calculés par la SNCB sur la base d'une intervention financière s'élevant en moyenne à 75 % du prix de la carte train. La CCT n° 19 octies prend effet au 1<sup>er</sup> février 2009. Ensuite (lisez : après 2010), une adaptation de ces montants forfaitaires sera négociée tous les deux ans par les partenaires sociaux qui ont signé la nouvelle CCT.
- b) de formuler comme suit l'article 4.a) de la CCT n° 19 octies : « *Lorsque le prix du transport est proportionnel à la distance, l'intervention de l'employeur dans le prix du titre de transport utilisé est calculée sur la base de la grille de montants forfaitaires reprise dans l'article 3, sans toutefois excéder 75 % du prix réel du transport* » ;
- c) de formuler comme suit l'article 4.b) de la CCT n° 19 octies : « *Lorsque le prix est fixe quelle que soit la distance, l'intervention de l'employeur est déterminée de manière forfaitaire et atteint 71,8 % du prix effectivement payé par le travailleur, sans toutefois excéder le montant de l'intervention de l'employeur qui est calculée sur la base de la grille de montants forfaitaires reprise dans l'article 3, pour une distance de 7 km.* » ;

- d) d'insérer dans la CCT n° 19 octies un article 11 pour les secteurs et entreprises qui prévoient une intervention de l'employeur dans le transport privé des travailleurs et qui, pour le calcul de cette intervention, font référence aux arrêtés royaux pris en exécution de la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la SNCB suite à l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés (ci-après, loi du 27 juillet 1962) ou aux conventions collectives de travail conclues au sein du Conseil national du Travail concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs. Cet article stipule que l'intervention de l'employeur dans le transport privé des travailleurs est fixée jusqu'au 30 juin 2009 sur la base du barème repris en annexe 1 de la CCT n°19 octies<sup>1</sup>, en tenant compte des conditions et modalités déterminées dans les conventions collectives de travail existantes, conclues au niveau du secteur ou de l'entreprise. Si un autre régime a été convenu avant le 1<sup>er</sup> juin 2009 au niveau du secteur ou de l'entreprise par convention collective de travail, il s'applique à partir de la date qui y est convenue. Si aucune convention collective de travail de ce type n'a été conclue avant le 1<sup>er</sup> juin 2009 au niveau du secteur ou de l'entreprise, la convention collective de travail existante, conclue au niveau du secteur ou de l'entreprise, sortira à nouveau son plein effet à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009.
3. Le Conseil rappelle également que les négociateurs de l'accord interprofessionnel couvrant la période 2009-2010 « *demandent que les arrêtés royaux pris en exécution de la loi du 27 juillet 1962 soient mis en concordance avec cette grille.* »
4. Le Conseil demande par ailleurs de donner suite à la requête des négociateurs de l'accord interprofessionnel couvrant la période 2009-2010 de prolonger le financement et la pérennisation de l'intervention publique dans le cadre du système 80/20 (intervention patronale dans le coût des transports publics pour le trajet domicile-lieu de travail via un système de tiers payant) avec une enveloppe ouverte pour les années 2009 et 2010.

À cet égard, le Conseil rappelle qu'il a rendu le 30 mai 2007 un avis favorable unanime concernant un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 28 juillet 1962 fixant le montant et les modalités du paiement de l'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, car ce projet d'arrêté permettait en effet : 1) de prolonger les conventions collectives de travail prévoyant le système du tiers payant de la SNCB ; 2) de pérenniser ledit système, et partant, de lever certaines incertitudes juridiques défavorables en la matière.

---

<sup>1</sup> L'annexe 1 de la CCT n°19 octies contient les montants de l'intervention de l'employeur qui ont été calculés sur la base d'une intervention financière s'élevant en moyenne à 60% du prix de la carte train.

Il rappelle également que le CCE et le CNT ont précisé, dans leur avis unanime commun du 9 juillet 2008 concernant la mobilité géographique et interrégionale des demandeurs d'emploi, qu'ils s'interrogeaient pour deux raisons sur la pertinence de l'article 74<sup>2</sup> du contrat de gestion de la SNCB pour la période 2008-2012, lequel article stipule que le budget public affecté à la SNCB en compensation de la gratuité, pour le voyageur, des déplacements domicile-travail (lisez : en compensation des 20 % qu'elle avance dans le cadre du système 80/20) est plafonné. Premièrement, les Conseils considèrent que préférer une enveloppe fermée (impossible à élargir) à une enveloppe ouverte risque de compromettre le financement (des 20 % pris en charge par la SNCB) et, partant, d'hypothéquer la croissance espérée du système 80/20. Deuxièmement, cet article est en contradiction avec la philosophie de l'arrêté royal susmentionné, à propos duquel les partenaires sociaux ont rendu un avis favorable le 30 mai 2007 et qui vise une pérennisation du système 80/20.

5. Le Conseil profite en outre de l'occasion pour faire remarquer qu'une distinction est établie à présent entre, d'une part, les travailleurs qui ont recours à un abonnement SNCB ou à un abonnement combiné SNCB/STIP dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail et, d'autre part, ceux qui utilisent, à cet effet, un abonnement combiné SNCB/STIB ou un abonnement combiné SNCB/De Lijn. Si leur employeur a conclu une convention de tiers payant avec la SNCB, les premiers cités peuvent bénéficier de la gratuité de leurs déplacements domicile-travail, tandis que les derniers cités doivent payer la partie du trajet qu'ils parcourent entre leur domicile et leur lieu de travail dans un bus du TEC ou de De Lijn. Le Conseil appelle dès lors le secrétaire d'État fédéral et les ministres régionaux compétents à entamer un dialogue à ce sujet avec les sociétés de transports publics et les partenaires sociaux siégeant au CCE et au CNT afin de trouver une solution à ce problème.

\* \* \*

---

<sup>2</sup> L'article 74 dudit contrat de gestion est libellé comme suit : « Complémentairement à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit les montants suivants à titre de compensation de la gratuité pour le voyageur des déplacements domicile-travail dont il est question à l'article 20 et à l'annexe 13 : pour le transport gratuit domicile-travail, 400 k€ en 2008 et 25 900 k€ à partir de 2009 ; pour la gratuité de la part STIB dans les cartes train mixtes : 2 800 k€ à partir de 2008. Il s'agit ici de montants maximums qui ne peuvent pas être dépassés. Le nombre d'entreprises privées ayant des conventions de tiers payant avec la SNCB peut être réduit de manière non discriminatoire afin de respecter les plafonds d'intervention garantis par l'Etat [...] ».

Le Conseil déplore qu'à ce jour, il n'a pas encore été donné suite aux demandes que les interlocuteurs sociaux ont formulées, de façon répétée, à l'occasion d'avis antérieurs concernant l'intervention de l'employeur dans le prix des cartes train, des demandes qui visaient à ce que :

- "- l'augmentation maximale des tarifs ne dépende pas uniquement de l'indice santé et de la régularité effective des trains de voyageurs, mais aussi du degré de satisfaction des voyageurs (quant au confort et aux correspondances entre les trains ainsi qu'entre les trains et les autres transports publics) ;*
- les retards dus aux travaux de longue durée ne soient plus neutralisés dans la base de calcul de la régularité des trains ;*
- les fluctuations des retards aux heures de pointe ainsi que les inconvénients subis par les voyageurs en raison des retards et des pannes soient pris en compte."*<sup>3</sup>

Le Conseil rappelle qu'en vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 27 juillet 1962, son avis a jusqu'à présent été sollicité annuellement, après l'approbation par le Conseil d'administration de la SNCB des nouveaux tarifs du service intérieur, sur les montants de l'intervention patronale dans le prix des cartes train.

Dans ce contexte, et compte tenu de l'importance de la mobilité dans les relations sociales ainsi que des conséquences que les dispositions du contrat de gestion de la SNCB peuvent avoir sur certains aspects de ces relations, le Conseil demande en outre avec insistance que les interlocuteurs sociaux qui siègent au Conseil central de l'économie (CCE) et au Conseil national du Travail (CNT), soient, à l'avenir, associés au processus de fixation des nouveaux tarifs pour le transport de voyageurs par des trains du service ordinaire et ce, préalablement à la réunion au cours de laquelle le Conseil d'administration de la SNCB approuve ces nouveaux tarifs.

---

<sup>3</sup> Source : Avis du CCE du 20 décembre 2007 concernant l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train en application au 1<sup>er</sup> février 2007 (CCE 2007-1530 DEF), p. 8.