



AVIS

CCE 2016 - 0185 DEF

Le prix des cartes train à partir du 1er février 2016

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 2016**

**Bruxelles
26-01-2016**

Saisine

Le 4 décembre 2015, M. Robert Tollet, président du Conseil central de l'Economie, a reçu de la part de Mme Valérie Verzele, directeur général du Direction générale Mobilité durable et Transport ferroviaire du SPF Mobilité et Transports, une demande d'avis concernant l'adaptation des tarifs des titres de transport de la SNCB au 1^{er} février 2016.

Le 11 décembre 2015, les responsables compétents de la SNCB sont venus informer la sous-commission mixte « Cartes train » au sein du Conseil central de l'Economie et du Conseil national du Travail chargé de ce dossier.

Sur base des exposés et des échanges de vues qui s'en sont suivis, la sous-commission mixte « Cartes train » a rédigé l'avis ci-dessous, qui a été approuvé le 26 janvier 2016 par la séance plénière mixte des Conseils.

Avis

1 Remarques générales

Les Conseils estiment positif le fait que l'augmentation tarifaire des cartes train trajet et des cartes train mi-temps soit identique (+ 1,41%), car cela répond à leur requête visant à traiter les deux types de cartes train de la même façon en matière de tarification.

Les Conseils constatent que la hausse tarifaire des cartes train trajet est, pour la première fois depuis des années, supérieure à l'augmentation de l'indice santé (+0,99% juin 2015-2014), car la SNCB aurait réussi à concrétiser l'objectif de ponctualité défini dans son contrat de gestion. Durant la période de référence (juin 2014-juin 2015), une ponctualité pondérée globale de 87,04% a été enregistrée, alors que l'objectif était fixé à 86,63%. Les Conseils souhaitent toutefois nuancer quelque peu cette amélioration de la ponctualité. Premièrement, l'objectif de ponctualité est loin d'être ambitieux : il a été établi en 2008, alors que de nombreuses choses ont changé entre-temps (par ex. l'entrée en vigueur d'un plan de ponctualité et d'un plan de transport 2014-2017). Deuxièmement, les temps de trajet ont été allongés avec pour conséquence une diminution de la vitesse commerciale permettant de répondre plus facilement à l'objectif de ponctualité. Suite à l'augmentation des temps de trajet, il devient plus difficile de comparer correctement les performances en matière de ponctualité.

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que l'intervention personnelle des travailleurs dans le coût des transports en commun s'élèvera à partir du 1^{er} février 2016 à 30,6% en moyenne (contre 25% en moyenne depuis le 1^{er} février 2009) sur base des montants forfaitaires actuels de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement des travailleurs en transports en commun, qui figurent à l'article 3 de la CCT n° 19 octies.

La SNCB a décidé unilatéralement de supprimer à partir du 1^{er} septembre 2015 les abonnements hebdomadaires et d'adapter les règles de remboursement pour les abonnements, ce qui a entre autres eu des conséquences pour les conventions « tiers payants » en cours. Les Conseils déplorent le fait qu'ils n'aient pas été informés au préalable de cette décision, compte tenu des répercussions qu'elle a/avait sur l'intervention patronale dans les frais de déplacement domicile-lieu de travail des travailleurs, qui fait l'objet d'une concertation sociale interprofessionnelle.

N'ayant pas été informés préalablement de la suppression des abonnements hebdomadaires, les Conseils n'ont pas eu l'occasion de souligner en temps voulu à la SNCB les effets indésirables de cette décision. En outre, ils n'ont pas pu proposer de mesures visant à prévenir ces désagréments.

- effets directs : la suppression des abonnements hebdomadaires a engendré un coût supplémentaire pour les entreprises employant des collaborateurs sur une courte durée (ex. travail étudiant de deux semaines) : suite à cette suppression, leur choix se limite en effet aux abonnements dont la durée de validité excède la période de travail ou à d'autres titres de transport de la SNCB qui sont plus chers que l'ancien abonnement hebdomadaire. Cette suppression a également donné lieu à des coûts supplémentaires pour les secrétariats sociaux et les services RH des entreprises qui ont dû adapter leurs programmes informatiques à cette mesure.
- effets indirects : la suppression des abonnements hebdomadaires annonce une insécurité juridique pour les entreprises/secteurs qui se basent sur les montants forfaitaires de l'intervention patronale dans le prix des cartes train hebdomadaires, figurant à l'article 3 de la CCT 19 octies, pour l'indemnisation des déplacements domicile-travail de leurs travailleurs qui utilisent un véhicule personnel. Si cette CCT était adaptée afin de tenir compte de la suppression des cartes train hebdomadaires, les entreprises/secteurs mentionnés devraient en effet trouver une autre méthode de calcul pour ces indemnités.

Les Conseils demandent à ce que les montants forfaitaires applicables de l'intervention patronale dans le prix des transports en commun des travailleurs, qui sont mentionnés à l'article 3 de la CCT n° 19 octies, soient repris dans l'annexe de l'arrêté royal qui sera adopté, suite à la hausse tarifaire du 1^{er} février 2016, en exécution de la loi du 27 juillet 1962¹.

Les conditions de transport² de la SNCB (édition : 1.2.2015) définissent entre autres que toute personne de moins de 26 ans, qui suit une formation en alternance auprès du Syntra (en Flandre), de « l'Espace Formation PME » (à Bruxelles) ou de l'Institut wallon de Formation en Alternance et des indépendants et des Petites et Moyennes Entreprises (IFAPME) (en Wallonie), peut bénéficier d'une carte train scolaire ou d'une carte campus. Afin de rendre les systèmes de formation en alternance plus attractifs, les Conseils demandent à ce que tous les jeunes qui étudient et travaillent en alternance, peu importe l'institution dans laquelle ils sont inscrits³, puissent profiter, pour leurs déplacements domicile-école en train, des tarifs scolaires de la SNCB (i.e. tant les cartes campus que les cartes train scolaires).

2 Questions communes relatives au nouveau contrat de gestion de la SNCB

Les Conseils demandent à ce que le principe de traitement égal en matière de tarification des cartes train trajet et mi-temps soit repris dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB. Dans ce contexte, ils avancent les arguments suivants :

- Les deux cartes sont utilisées dans le cadre des déplacements domicile-lieu de travail ;

¹ La loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la SNCB par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

² <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/-/media/67AE5B332D654469B33FA8BA35E7968F.pdf>

³ Et par extension par ex. aussi les personnes qui suivent une formation en alternance auprès du « Service Formation PME » (à Bruxelles) ou de l'Institut für Aus und Weiterbildung im Mittelstand IAWM (en communauté germanophone).

- Une augmentation tarifaire des cartes train mi-temps peut, tout comme une majoration des tarifs des cartes train trajet, avoir des conséquences pour les travailleurs ou les employeurs ;
- Si la SNCB augmente davantage les tarifs des cartes train mi-temps que ceux des cartes train trajet, les travailleurs à mi-temps, qui disposent déjà de moyens financiers moindres et ont des horaires de travail atypiques, seront découragés ou ne seront pas incités à se déplacer en train entre leur domicile et leur lieu de travail, alors qu'il s'agit là d'une forme durable de mobilité.

Les Conseils veulent que le nouveau contrat de gestion de la SNCB stipule que le calcul du coefficient de ponctualité, sur lequel se base l'adaptation tarifaire des cartes train trajet et scolaires, tient compte :

- du taux d'occupation des trains de voyageurs ;
- du moment où roulent ces trains (lors des heures de pointes ou des heures creuses) ;
- des trains supprimés (un train supprimé doit être considéré comme un train en retard) ;
- de la ponctualité dans les (principales) gares intermédiaires de tous les trains de voyageurs (et pas uniquement ceux transitant par Bruxelles) ;
- des retards causés par des travaux de longue durée ;
- des inconvénients que subissent les voyageurs suite aux retards et problèmes techniques.

Aussi, les Conseils demandent d'utiliser autant que possible dans ce calcul des critères internationaux harmonisés en matière de ponctualité afin de permettre une comparaison internationale. En outre, ils demandent d'analyser les résultats en matière de ponctualité conjointement à la qualité de l'offre ferroviaire dans notre pays ainsi qu'à la vitesse commerciale en vue d'établir à l'avenir des chiffres de ponctualité corrects.

Les Conseils attirent entre outre l'attention sur le fait que les problèmes techniques à l'infrastructure ferroviaire, dont Infrabel est responsable, jouent aussi un rôle important dans l'explication des performances en matière de ponctualité. C'est pourquoi ils sont demandeurs d'une disposition responsabilisant tant la SNCB qu'Infrabel au niveau de l'amélioration de la ponctualité des trains. Ils constatent la mise en application depuis le 1^{er} janvier 2013⁴ d'un système d'amélioration des performances (« système bonus/malus ») qui consiste à ce que le gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel) enregistre les perturbations⁵ et attribue le nombre de minutes de retard occasionnées et encourues par chaque partie⁶. Une partie, à laquelle un nombre de minutes de retard supérieur à sa valeur pivot définitive a été attribué durant l'année considérée, doit payer un malus. Une partie, à laquelle un nombre de minutes de retard inférieur à sa valeur pivot définitive a été attribué durant l'année considérée, a droit à un bonus.

⁴ Arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013)

⁵ Une perturbation est une irrégularité, un incident ou un accident ayant une répercussion sur la régularité ou la ponctualité du trafic ferroviaire. Les perturbations attribuées à des tiers et les perturbations causées par un accident grave sont exclues de la mesure des performances des parties.

⁶ Une partie est le gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire utilisant le réseau ferroviaire.

Les Conseils savent que le système de compensation pour l'indemnisation des voyageurs en cas de retards de train, décrit dans l'article 33 de l'actuel contrat de gestion de la SNCB, a été introduit en vue de répondre à la législation européenne⁷ réglementant les droits des passagers ferroviaires. Selon les Conseils, ce système est, d'un point de vue administratif, très lourd pour l'utilisateur moyen et ouvre la voie aux abus. Par ailleurs, les Conseils sont d'avis que ces compensations ne sont d'aucune aide aux voyageurs qui arrivent structurellement en retard au travail en raison des retards de train.

Les Conseils demandent de stipuler dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB que le SPF Mobilité et Transports, avant de procéder à des modifications dans la gamme des titres de transport de la SNCB pour les déplacements domicile-lieu de travail, organise une concertation entre, d'une part, la SNCB et, d'autre part, le CCE et le CNT, compte tenu du fait que de telles modifications ont ou pourraient avoir un impact sur l'intervention patronale dans les frais de déplacement domicile-travail des travailleurs. Ainsi, les Conseils, qui participent à la concertation sur l'intervention patronale, peuvent indiquer en temps voulu à la SNCB tout effet direct ou indirect indésirable des modifications prévues pour les employeurs et les travailleurs, et si nécessaire (en concertation avec la SNCB) trouver des solutions alternatives à ce problème.

Enfin, les Conseils demandent vivement de veiller lors des négociations sur les nouveaux contrats de gestion que rien ne porte préjudice à l'esprit des accords interprofessionnels (AIP) consécutifs dans lesquels le Groupe des 10 plaide en faveur d'une pérennisation et d'une prolongation du financement de l'intervention publique dans le cadre du système 80/20 avec une enveloppe ouverte.

⁷ Directive (CE) N° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Assistaient à la séance plénière commune du 26 janvier 2016, tenue sous la présidence de Monsieur R. TOLLET, Président du Conseil Central de l'Economie, et P. WINDEY, Président du Conseil National du Travail:

Membres du Conseil Central de l'Economie:

Membres nommés sur la proposition des organisations représentant l'artisanat, le petit et moyen commerce et la petite industrie:

Madame DEITEREN et Monsieur ISTASSE

Membres nommés sur la proposition du secteur non marchand fédéral en Belgique:

Mesdames SLANGEN et URBAIN

Membre nommé sur la proposition des organisations représentatives des travailleurs:

Fédération générale du Travail de Belgique: Madame DEBACKER

Etait présent à la réunion en tant qu'expert du Conseil:

Madame DE JONGHE

Membres du Conseil National du Travail:

Organisations des employeurs:

Organisations des classes moyennes: madame DEITEREN et Messieurs CABOOTER et ISTASSE

Alliance agricole belge: Monsieur BOTTERMAN

Union des entreprises à profit social : Madame SLANGEN

Organisations des travailleurs:

Fédération générale du Travail de Belgique: Mesdames DUROI et ULENS et Monsieur VANDER LINDEN

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique: Messieurs MAISIN et VERJANS

Centrale générale des Syndicats libéraux de Belgique: Madame LOGIST

Etaient également présents à la réunion en tant qu'experts du Conseil:

Mesdames RAMAKERS et VERMEERSCH et Messieurs DE CANG et DEWEVRE

Était présent à la réunion en tant que représentant du Ministre du Travail:

Monsieur DE GOLS