

**CONSEIL NATIONAL  
DU TRAVAIL**

**CONSEIL CENTRAL DE  
L'ECONOMIE**

AVIS N° 1.785

CCE 2011-1440 DEF  
CCR 10

Séance commune des Conseils du 20 décembre 2011  
-----

Avis sur le prix des cartes train qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2012  
  
-----

2.473-1

## **Avis concernant le prix des cartes train à partir du 1<sup>er</sup> février 2012**

### **Saisine**

Le 21 octobre 2011, Monsieur Robert Tollet, Président du Conseil central de l'économie, a reçu de la part de Monsieur Marc Roman, Président du Comité de direction du SPF Mobilité et Transports ad interim, une demande d'avis concernant le prix des cartes train à partir du 1<sup>er</sup> février 2012.

Depuis la publication, le 26 janvier 2011, de l'avis unanime du Conseil central de l'économie et du Conseil national du travail (ci-après « les Conseils ») concernant le prix des cartes train à partir du 1<sup>er</sup> février 2011, la sous-commission mixte « Cartes train », chargée du dossier au sein des Conseils, a poursuivi ses travaux en la matière.

Le 23 juin 2011, les membres de la sous-commission mixte « Cartes train » ont eu l'occasion d'échanger leurs points de vue avec des représentants de la SNCB à propos des défis de la SNCB relatifs aux tarifs, à la ponctualité, à la sécurité, à l'augmentation du nombre de voyageurs, à la situation financière et à la libéralisation future du transport ferroviaire de voyageurs.

Le 12 octobre 2011, des représentants de la SNCB sont venus informer la sous-commission mixte « Cartes train » sur la hausse tarifaire des titres de transport de la SNCB, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2012.

Sur la base des exposés et des échanges de vues des 23 juin et 12 octobre 2011, la sous-commission mixte « Cartes train » a rédigé l'avis ci-dessous, qui a été approuvé le 20 décembre 2011 par l'assemblée plénière des Conseils.

## **Avis**

### **Les tarifs des cartes train**

Les Conseils prennent acte de la décision du conseil d'administration de la SNCB du 7 octobre 2011 de majorer de 2,27 % les tarifs des cartes train trajet à partir du 1<sup>er</sup> février 2012.

Ils estiment positif le fait que le conseil d'administration de la SNCB ait, le même jour, décidé que l'augmentation tarifaire qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2012 se répercutera avec la même vigueur sur les cartes train trajet (+2,27 %) et sur les cartes train à mi-temps (+ 2,27 %). Dans leur avis unanime du 26 janvier 2010 relatif à l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train à partir du 1<sup>er</sup> février 2010<sup>1</sup>, les Conseils avaient en effet demandé que les cartes train à mi-temps soient soumises à la formule d'adaptation des prix qui s'applique aux cartes train trajet.

---

<sup>1</sup> Il s'agit du document CCE 2010-0160 DEF, Avis n° 1720 du 26 janvier 2010.

Afin d'avoir la garantie que la SNCB répondra à cette demande lors de chaque augmentation tarifaire, les Conseils plaident pour que le contrat de gestion de la SNCB soit modifié en ce sens.

Les Conseils rappellent qu'ils ont souligné dans leur avis unanime du 25 mai 2011 relatif aux mesures favorisant l'insertion sur le marché du travail des jeunes récemment sortis de l'école que le régime de l'apprentissage en alternance serait plus attrayant si ces jeunes pouvaient bénéficier, à l'instar des écoliers et des étudiants, d'un tarif préférentiel en matière de transports publics. Les Conseils demandent qu'il soit fait en sorte que tous les jeunes qui suivent une formation en alternance puissent bénéficier du tarif avantageux de la carte train scolaire. Les Conseils ont appris que ces jeunes ne peuvent obtenir le tarif préférentiel de la carte train scolaire. Ils demandent donc que l'on veille à ce que tous les jeunes qui étudient en alternance puissent bénéficier, à partir du 1<sup>er</sup> février 2012, du tarif préférentiel de la carte train scolaire. Cette carte train scolaire doit être conçue sur mesure pour ces jeunes en tenant compte du nombre réduit de déplacements hebdomadaires vers l'institution d'enseignement. Les Conseils se proposent de chercher dans un bref délai, en concertation avec la SNCB, une solution adéquate et sur mesure pour les diverses situations qui peuvent se produire. Ils estiment qu'il convient de tenir compte à cet égard du fait que ces jeunes ne doivent se rendre à l'institution de formation qu'un nombre restreint de fois par semaine.

Les Conseils soulignent également que parmi ceux qui ne peuvent pas acheter de carte train scolaire figurent des chômeurs de plus de 26 ans qui souhaitent suivre une formation pour augmenter leurs chances d'insertion sur le marché du travail. À cet égard, ils rappellent que le CCE a demandé à la SNCB Holding et à Infrabel, dans son avis<sup>2</sup> du 30 mai 2007 relatif aux éléments importants pour l'élaboration des prochains contrats de gestion de la SNCB, de la SNCB Holding et d'Infrabel, de résoudre ce problème en supprimant la limite d'âge de 26 ans.

Les Conseils constatent également que les personnes qui, l'an prochain, achèteront, dans le train, un billet de train devront payer un supplément et que cette mesure est destinée entre autres à empêcher autant que possible la « fraude ». Les Conseils craignent que cette mesure ne pénalise financièrement les personnes qui embarquent dans une gare sans personnel ou dans une gare où les distributeurs de billets ne fonctionnent pas.

Enfin, les Conseils attirent l'attention sur le fait que l'intervention personnelle des travailleurs dans le coût des transports en commun publics s'élèvera à partir du 1<sup>er</sup> février 2012 à 27,9 % en moyenne (contre 25 % en moyenne depuis le 1<sup>er</sup> février 2009), car les montants forfaitaires de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement des travailleurs en transports en commun publics, qui figurent à l'article 3 de la CCT n° 19 octies du 20 février 2009 et sont en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> février 2009, sont restés inchangés.

---

<sup>2</sup> Il s'agit du document CCE 2007-600 du 30 mai 2007.

## La ponctualité des trains de voyageurs

Les Conseils constatent que l'augmentation qui sera appliquée aux tarifs des cartes train à partir du 1<sup>er</sup> février 2012 est inférieure à la hausse de l'indice santé entre juin 2010 et juin 2011 (+ 3,27 %), parce que la SNCB n'a pas atteint l'objectif de ponctualité que lui impose l'État fédéral via le contrat de gestion : la régularité effective des trains de voyageurs s'établissait à 89,6 %, tandis que l'objectif de ponctualité avait été fixé à 92 %. Ils soulignent que la SNCB n'a pas été en mesure de respecter l'objectif de ponctualité pour la deuxième année consécutive. En outre, les Conseils rappellent que, pourtant, la SNCB applique toujours l'interprétation la plus large possible de la marge de tolérance en matière de retard (règle des 5 minutes).

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que la SNCB est sanctionnée si elle n'atteint pas l'objectif de ponctualité qui lui est imposé : elle ne peut plus, dans ce cas, appliquer l'augmentation tarifaire maximale autorisée pour les cartes train trajet et scolaires ; Infrabel échappe en revanche à une sanction, bien que sa coordination parfois insuffisante avec la SNCB ait un impact négatif sur la ponctualité. Les Conseils préconisent par conséquent la mise en place d'un système qui responsabilise à la fois Infrabel et la SNCB en matière d'amélioration de la ponctualité des trains de voyageurs.

Les Conseils rappellent que les représentants de la SNCB ont annoncé, lors de la réunion d'information du 12 octobre dernier, qu'un arrêté royal en préparation visait à évaluer les managers du groupe SNCB en fonction de la régularité effective des trains de voyageurs.

Les Conseils constatent que, pour la première fois, l'occupation des trains et l'heure à laquelle ils circulent (heures de pointe ou heures creuses) ont été prises en considération lors du calcul de la régularité des trains de voyageurs.

Les Conseils déplorent qu'hormis cela, les règles de calcul de la régularité soient restées inchangées, et ils profitent de l'occasion pour demander une nouvelle fois qu'il soit également tenu compte, lors du calcul de la régularité :

- de la régularité dans les (principales) gares intermédiaires, non seulement des trains de voyageurs passant par Bruxelles, mais aussi des autres trains de voyageurs ;
- des retards dus à des travaux de longue durée et des inconvénients subis par les usagers du fait des retards et des pannes ;
- des critères internationaux harmonisés en matière de ponctualité, et qu'il en soit fait usage autant que possible. Une comparaison internationale pourrait ainsi être réalisée.

Les Conseils constatent que la règle de compensation – qui a notamment été introduite en vue de se conformer à la législation européenne réglementant les droits des passagers ferroviaires - est administrativement très lourde pour l'utilisateur moyen et qu'elle ouvre la porte à des abus. Ils estiment en outre que ces compensations n'aident pas les voyageurs ferroviaires qui arrivent structurellement en retard à leur travail en raison de retards de train. Ils se demandent donc si l'argent qui est alloué aux compensations ne serait pas mieux utilisé dans le cadre d'investissements visant à améliorer la ponctualité, l'infrastructure ferroviaire etc.

## Le cadre juridique

Les Conseils demandent que la grille contenant les montants forfaitaires de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement des travailleurs en transports en commun publics figurant à l'article 3 de la CCT n° 19 octies du 20 février 2009 soit incluse dans l'annexe de l'arrêté royal qui sera pris dans le cadre de l'augmentation tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2012 en exécution de la loi du 27 juillet 1962.

Les Conseils insistent par ailleurs pour que le cadre juridique de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement des travailleurs soit adapté selon les modalités décrites dans leur avis unanime<sup>4</sup> du 23 juin 2010 relatif à un projet de loi modifiant la loi du 27 juillet 1962. Ils demandent également à être informés de la suite qui sera donnée à cet avis.

## La politique ferroviaire générale

Les Conseils font remarquer que la SNCB est confrontée à de grands défis. Premièrement, elle doit faire face à la mobilité toujours croissante des personnes et des marchandises. Pour éviter que cette tendance ne compromette l'accessibilité des centres économiques (principalement Bruxelles) et des lieux de travail et qu'elle ne conduise à un engorgement des routes encore plus important, la SNCB doit absorber une clientèle de plus en plus nombreuse. La réalisation de cet objectif requiert l'application de tarifs compétitifs. Il est également important que la SNCB renforce la sécurité dans les trains et dans les gares. Sa situation financière doit aussi être améliorée. Elle se doit également de répondre au besoin croissant de flexibilité. En outre, elle doit veiller à améliorer la qualité du service, en particulier la ponctualité des trains, et s'inspirer des meilleures pratiques des sociétés étrangères de transport ferroviaire.

Les Conseils estiment que ces défis ne peuvent être relevés avec succès qu'au moyen d'une politique ferroviaire structurelle dont le contrat de gestion, le plan d'économies, le plan d'investissement pluriannuel et le plan stratégique pour la période s'étalant jusqu'en 2025-2030 forment de précieuses composantes. Ils demandent à être associés aux discussions menées au niveau de la SNCB concernant les éléments de la politique ferroviaire générale qui ont (peuvent avoir) des conséquences sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

-----

---

<sup>3</sup> Il s'agit de la loi établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemin de Fer belges suite à l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

<sup>4</sup> Il s'agit du document CCE 2010-1042 DEF, Avis n° 1737 du 23 juin 2010.