

**CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL**

**CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE**

AVIS N° 1.834

CCE 2012-1559 DEF
CCR 10

Séance commune des Conseils du 18 décembre 2012

Prix des cartes train en vigueur au 1^{er} février 2013

2.549-1

Avis concernant le prix des cartes trains à partir du 1^{er} février 2013

Saisine

Le 6 décembre 2012, Monsieur Robert Tollet, Président du Conseil central de l'économie, a reçu de la part de Monsieur Marc Roman, Président a.i. du comité de direction du SPF Mobilité et Transports, une demande d'avis concernant le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2013.

Depuis la publication, le 20 décembre 2011, de l'avis unanime du Conseil central de l'économie (CCE) et du Conseil national du travail (CNT) concernant le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2012 (CCE 2011-1440 DEF, Avis n° 1785), la sous-commission mixte « Cartes train », chargée du dossier au sein des Conseils, a poursuivi ses travaux en la matière.

Le 13 novembre 2012, des représentants de la SNCB sont venus donner des informations à la sous-commission mixte « Cartes train », qui avait été invitée par les Bureaux du CCE et du CNT à répondre à la demande d'avis de Monsieur Roman, au sujet de la hausse tarifaire des titres de transport de la SNCB qui entrera en vigueur le 1^{er} février 2013.

Sur la base des exposés et des échanges de vues qui ont suivi, la sous-commission mixte «Cartes train» a rédigé l'avis suivant, avis qui a été approuvé le 18 décembre 2012 par l'assemblée plénière des Conseils.

Avis

1 Les tarifs des cartes train

1.1 Cartes train trajet et cartes train mi-temps

Les Conseils prennent acte de la décision du conseil d'administration de la SNCB du 13 novembre 2012 de majorer de 1,32 % les tarifs des cartes train trajet à partir du 1^{er} février 2013.

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^{er} février 2013 se répercutera pareillement sur les cartes train trajet (+1,32 %) et sur les cartes train mi-temps (+ 1,32 %). Dans leur avis unanime du 26 janvier 2010 relatif à l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2010 (CCE 2010-0160 DEF, Avis n° 1720), les Conseils avaient en effet demandé que les cartes train mi-temps soient soumises à la formule d'adaptation des prix qui s'applique aux cartes train trajet.

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.

Enfin, ils soulignent que la contribution personnelle des travailleurs au coût des transports en commun publics s'élèvera à partir du 1^{er} février 2013 à 28,8 % en moyenne (contre 25 % en moyenne depuis le 1^{er} février 2009), sur la base des montants forfaitaires actuels 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^{er} février 2009.

1.2 Les cartes train scolaires et les cartes campus

Les Conseils prennent acte de la décision du conseil d'administration de la SNCB du 13 novembre 2012 de majorer de 1,32 % les tarifs des cartes train scolaires et des cartes campus à partir du 1^{er} février 2013.

Les Conseils insistent pour qu'une solution soit trouvée à un problème qui entrave le développement des systèmes de formation en alternance.

A cet égard, ils 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 (CCE 2011-0585 DEF, Avis n° 1770) que les systèmes de formation en alternance seraient plus attrayants si ces jeunes pouvaient bénéficier, à l'instar des écoliers et des étudiants, d'un tarif préférentiel en matière de transports publics. Plus concrètement, les Conseils veulent que, pour les déplacements en train entre leur domicile et leur école, les jeunes qui ne sont pas inscrits chez Syntra, à l'IFAPME et à l'EFPME (13 655 sur 22 600 jeunes qui étudient et travaillent en alternance) ne doivent plus payer davantage que les jeunes qui y sont inscrits (8 945 sur 22 600). Ils demandent donc que l'on veuille à ce que tous les jeunes qui étudient et travaillent en alternance puissent bénéficier des tarifs scolaires de la SNCB (c'est-à-dire tant de la carte campus que de la carte train scolaire) pour ces déplacements, le coût de cette mesure étant nul en ce qui concerne les jeunes qui suivent une formation en alternance chez Syntra, à l'IFAPME ou à l'EFPME. Pour ce qui est des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, la CCT n° 19 octies est en principe d'application (sauf accords plus avantageux au niveau du secteur ou de l'entreprise) de sorte que les jeunes qui étudient et travaillent en alternance dans un système tel que défini dans le socle commun de l'avis susmentionné du 25 mai 2011 peuvent compter sur une intervention financière de leur employeur.

Les Conseils constatent qu'aussi bien le Ministre Magnette qui est compétent en cette matière que la SNCB sont ouverts à cette proposition de tarification, mais qu'il n'est pas évident de mettre cette mesure en œuvre vu la situation précaire des finances publiques.

1.3 Les billets de train

Les Conseils constatent que le conseil d'administration de la SNCB a décidé, le 13 novembre 2013, de relever le prix minimum des billets standards de 1,70 à 1,90 euro par trajet et le prix maximum de 20,10 à 20,60 euros par trajet. La décision de majorer davantage, en pourcents, les tarifs des billets standards sur les distances courtes que ceux des billets pour les distances longues s'inscrit, selon les représentants de la SNCB, dans le cadre de la volonté de la SNCB de rapprocher ses tarifs de ceux des sociétés régionales de transport urbain et vicinal (De Lijn, STIB et TEC).

A cet égard, les Conseils rappellent qu'ils ont déjà demandé avec insistance dans leur avis unanime sur l'avant-projet de plan fédéral de développement durable 2004-2008 du 23 avril 2004 (CCE 2004-470 DEF, Avis n° 1461) que les prix des diverses sociétés de transport en commun de personnes soient harmonisés et qu'un titre de transport unique pour les diverses prestations soit introduit.

En outre, les Conseil soulignent que la concertation entre les quatre sociétés de transport public est d'une importance cruciale pour parvenir à système tarifaire intégré.

Par ailleurs, les Conseils constatent que les personnes qui veulent acheter un billet dans le train devront, l'an prochain aussi, payer un supplément. Ils prennent acte de la communication faite par les représentants de la SNCB selon laquelle 97 % des voyageurs achètent leur billet à l'avance, et ce parce qu'il est possible de le faire de multiples façons (en ligne, par téléphone mobile, au guichet ou à un distributeur automatique dans les gares).

2 La ponctualité des trains de voyageurs

2.1 L'objectif de ponctualité

Les Conseils constatent que l'augmentation qui sera appliquée aux tarifs des cartes train à partir du 1er février 2013 (+ 1,32 %) est inférieure à la hausse de l'indice santé entre juin 2011 et juin 2012 (+ 2,21 %) parce que la SNCB a raté de peu 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 91,4 %, 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 troisième année consécutive.

Les Conseils soulignent que les représentants de la SNCB ont annoncé, lors de la réunion d'information du 13 novembre 2012 que, lorsque les objectifs de ponctualité ne sont pas atteints, Infrabel n'est pratiquement pas touchée tandis que la SNCB est financièrement sanctionnée deux fois, une fois parce qu'elle ne peut appliquer aux cartes train trajet et scolaires l'augmentation maximale autorisée et une deuxième fois parce que la SNCB dédommage, à des conditions bien définies, les retards de train qui lui sont imputables ainsi que ceux qui sont causés par Infrabel et par des tiers. Si Infrabel ne respecte pas la norme de ponctualité qui lui est imposée, elle reçoit (en vertu de l'article 74 du contrat de gestion qu'elle a conclu avec l'Etat belge) une dotation d'exploitation moindre (subsidés publics) de sorte que certains projets d'investissement dans le réseau ferroviaire peuvent être retardés ou supprimés. Souvent, il s'agit de projets concernant le réseau qui bénéficient aussi à la SNCB (par exemple le dédoublement des voies de chemin de fer qui peut améliorer la ponctualité des trains de voyageurs).

Comme les défauts techniques au niveau de l'infrastructure ferroviaire dont Infrabel est responsable jouent un rôle important dans l'explication de la détérioration des chiffres en matière de ponctualité, les Conseils plaident pour un système qui responsabilise tant Infrabel que la SNCB en vue de l'amélioration de la ponctualité des trains de voyageurs. Sur ce point, les Conseils constatent avec satisfaction que, selon les représentants de la SNCB, l'intention est de faire figurer dans les prochains contrats de gestion un système qui pénalise proportionnellement la SNCB et Infrabel lorsque les objectifs de ponctualité à atteindre ne sont pas réalisés.

En outre, les Conseils souhaitent rappeler leur position en ce qui concerne la règle de compensation qui a été introduite notamment en vue de se conformer à la législation européenne réglementant les droits des passagers ferroviaires. Selon eux, cette règle est administrativement très lourde pour l'utilisateur moyen et ouvre la porte à des abus. Ils estiment en outre que ces compensations n'apportent rien aux voyageurs qui arrivent structurellement en retard à leur travail en raison de retards de train. Ils se demandent donc si l'argent qui est alloué à ces compensations ne serait pas mieux utilisé pour des investissements dans l'amélioration de la ponctualité, l'infrastructure ferroviaire etc.

2.2 Le calcul de la ponctualité

Les Conseils constatent avec satisfaction que le calcul du coefficient de ponctualité sur lequel repose l'adaptation tarifaire des cartes train trajet et scolaires tient compte, pour la seconde fois consécutive, du taux d'occupation des trains de voyageurs et du moment auquel ils circulent (pendant les heures de pointe ou les heures creuses). Ils considèrent également qu'il est positif que les trains supprimés soient également inclus dans le calcul (un train supprimé est considéré comme étant un train en retard).

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

- de la ponctualité 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 dysfonctionnements ;
- 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.

3 Le cadre légal

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 1er février 2013 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 du 23 juin 2010 relatif à un projet de loi modifiant la loi du 27 juillet 1962. En ce qui concerne le chapitre 2 dont il est question dans cet avis, les Conseils se réjouissent que la SNCB ait, comme par le passé, apporté sa collaboration obligeante et leur ait fourni chaque année l'information relative aux tarifs des cartes trains. En outre, les Conseils demandent à être informés de la suite qui sera donnée à cet avis.

4 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 chose est loin d'être aisée car, vu la situation précaire des finances publiques, les autorités publiques ne peuvent accorder de moyens financiers supplémentaires alors qu'en certains endroits du réseau ferroviaire, il n'est déjà plus possible d'augmenter le trafic sans extension de la capacité ferroviaire existante. Que l'on pense au goulot de la jonction bruxelloise nord-midi qui accueille actuellement déjà le maximum possible de trains.

En outre, la SNCB doit veiller à améliorer la qualité du service, en particulier la ponctualité des trains.

Par ailleurs, il est important qu'elle promeuve la sécurité dans les trains et dans les gares.

En plus, la SNCB doit faire en sorte que le vieillissement de la population n'entame encore davantage son taux de couverture des coûts. L'un des facteurs déterminants du taux de couverture des coûts est constitué des règles strictes auxquelles la SNCB est tenue en matière d'augmentation des tarifs et qui sont décrites aux articles 15 et 16 du contrat de gestion qu'elle a conclu avec l'Etat belge pour la période 2008-2012. Les personnes âgées ont droit à un billet Seniors qui est cependant deux fois moins cher que les titres de transport des jeunes (Go Pass 1 et Go Pass 10). Considérant notamment les implications financières de la part toujours croissante des plus de 65 ans dans la population, le conseil d'administration de la SNCB a décidé, le 13 novembre 2012, de relever le prix du billet Seniors (qui passe de 2,65 euros à 3 euros par trajet en deuxième classe et de 6 euros à 6,50 euros par trajet en première classe).

La SNCB doit également répondre aux besoins croissants de flexibilité et tirer des enseignements des meilleures pratiques des sociétés de chemin de fer étrangères.

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 de transport, 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 informés et consultés sur les éléments de la politique ferroviaire générale qui ont (ou peuvent avoir) des répercussions sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.
