

**CONSEIL NATIONAL  
DU TRAVAIL**

**CONSEIL CENTRAL DE  
L'ECONOMIE**

AVIS N° 1.720

CCE 2010-0160 DEF  
CCR 10

**Séance commune des Conseils du 26 janvier 2010**

---

**Avis relatif à l'intervention des employeurs dans le prix  
des cartes train à partir du 1er février 2010**

---

**2.399**

## **Avis relatif à l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train à partir du 1er février 2010**

Les Conseils font remarquer que les travailleurs représentent près de la moitié du nombre total de personnes qui utilisent le train pour leurs déplacements. Ils estiment dès lors : (1) que les décisions débouchant sur une augmentation significative des tarifs des cartes train doivent toujours être prises en concertation avec les interlocuteurs sociaux afin d'éviter que des mesures ayant un grand impact économique et social ne soient prises unilatéralement ; (2) qu'il convient d'examiner des alternatives pour atténuer les conséquences néfastes d'une telle augmentation (par exemple, l'étalement sur plusieurs années de la hausse tarifaire).

Les Conseils rappellent avoir déclaré, dans leur avis unanime du 14 juillet 2009 relatif au cadre juridique de l'intervention des employeurs dans les frais de déplacement des travailleurs, que les interlocuteurs sociaux veulent peser davantage sur les tarifs des cartes trains et la façon dont ces tarifs sont établis.

A l'exception de la promesse de transfert des tarifs à 100% aux deux Conseils pour le premier décembre de chaque année, les Conseils regrettent vivement qu'à ce jour, aucune suite n'ait été donnée aux demandes qu'ils ont exprimées à plusieurs reprises dans des avis antérieurs relatifs à l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train et qui avaient pour objet la modification de la formule de calcul de la hausse tarifaire maximale autorisée. Plus concrètement, les Conseils demandent :

- que l'augmentation tarifaire maximale ne dépende pas uniquement de l'indice-santé et de la ponctualité effective des trains de voyageurs mais aussi du niveau de satisfaction des voyageurs (lié au confort et aux correspondances entre les trains et les autres moyens de transport public) ;
- que les retards dus à des travaux de longue durée ne soient plus neutralisés dans la base de calcul de la régularité des trains ;
- que les variations des retards pendant les heures de pointe et les inconvénients subis par les voyageurs du fait des retards et des pannes soient également pris en compte ;
- qu'une discussion approfondie ait lieu au sujet de la mesure de la ponctualité effective des trains de voyageurs telle qu'elle intervient dans le calcul débouchant sur les modifications tarifaires. Selon les Conseils, cette mesure gagnerait en pertinence si, d'une part, elle utilisait une autre pondération des trains, laquelle tiendrait compte de leur occupation (trains IC aux heures de pointe / trains omnibus ruraux) et de l'heure à laquelle ces trains circulent (heures de pointe / heures tardives) et si, d'autre part, le calcul ne tenait pas uniquement compte de la ponctualité en fin de trajet mais aussi dans les principales gares intermédiaires du trajet.

Les Conseils déplorent également n'être jusqu'à présent associés que post factum (c'est-à-dire lorsque toutes les décisions ont été prises) à la politique des prix de la SNCB.

Dans ce contexte et vu les retombées que les tarifs des cartes train ont (ou peuvent avoir) sur les relations sociales, les Conseils saisissent la présente occasion pour déclarer une fois de plus explicitement souhaiter :

- être désormais associés à l'établissement des nouveaux tarifs des titres de transport des déplacements entre le domicile et le lieu de travail que la SNCB offre (à savoir, les cartes train trajet, les cartes train à mi-temps et Railease) avant même que ne se tienne la réunion au cours de laquelle le conseil d'administration de la SNCB approuve les tarifs. Dans cette perspective, les Conseils souhaitent rencontrer aussi rapidement que possible les responsables de la SNCB ;
- rencontrer, avant la conclusion de chaque nouveau contrat de gestion du groupe SNCB, les divers signataires de ces contrats afin de leur faire part des différents aspects de l'ensemble de la politique des chemins de fer dans son ensemble qui, selon les Conseils, méritent une attention prioritaire. Il serait ainsi possible d'examiner notamment, préalablement à la conclusion du nouveau contrat de gestion de la SNCB, les changements qui pourraient être apportés à la formule de calcul de l'augmentation tarifaire maximale autorisée de sorte que le degré de satisfaction des voyageurs, les retards et les inconvénients qu'en ressentent les voyageurs soient également pris en compte.

Les Conseils constatent que le conseil d'administration de la SNCB a décidé, le 6 novembre 2009, de majorer de 9,35 % les tarifs des cartes train à mi-temps (anciennement appelées Railflex) et de 0,66 % les cartes train trajet (y compris le supplément de 0,5 % appliqué en vue du financement des travaux de l'infrastructure Diabolo) à partir du 1er février 2010. Les Conseils soulignent que cette décision tarifaire implique que les travailleurs doivent consacrer une part plus grande de leurs revenus à leurs déplacements, et ce pendant une période de déflation effective, le niveau général des prix, mesuré par le biais de l'indice santé ayant diminué de 0,11 % entre juin 2008 et juin 2009<sup>1</sup>. Ils signalent que ce relèvement des tarifs peut entraîner une hausse de l'intervention patronale lorsque l'employeur accorde aux membres de son personnel une intervention dans le coût du transport public supérieure aux montants stipulés à l'article 3 de la CCT n° 19 octies du 20 février 2009.

Les Conseils font observer qu'actuellement 20 000 travailleurs utilisent, dans le cadre de leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail, une carte train à mi-temps ou encore qu'à l'heure actuelle, 2 % des déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont effectués en train par des travailleurs occupés à mi-temps, c'est-à-dire une catégorie de travailleurs dont les moyens financiers sont moindres et dont les horaires de travail sont atypiques.

Les Conseils soulignent que le relèvement substantiel des prix des cartes train à mi-temps décidé par le conseil d'administration de la SNCB touchera durement du point de vue économique et social les travailleurs à mi-temps et les découragera ou ne les amènera pas à utiliser le train pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail et ce, alors qu'il s'agit d'une forme durable de mobilité qu'il convient d'encourager.

---

<sup>1</sup> Il s'agit de la période de référence servant au calcul de l'augmentation des tarifs en vertu de l'art. 15 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB.

Les Conseils estiment que cette décision – qui touche essentiellement les travailleurs à mi-temps qui ont une distance considérable à parcourir entre leur domicile et leur lieu de travail – va à l'encontre de l'ambition des divers niveaux de pouvoir de notre pays qui tendent vers un renforcement de la mobilité géographique de la main-d'œuvre dans le but de mieux faire se rencontrer l'offre et la demande de travail sur le marché du travail.

Les Conseils constatent que les cartes train à mi-temps ne sont pas soumises à la formule d'adaptation des prix qui s'applique aux cartes train trajet et qui est décrite à l'article 15 du contrat de gestion de la SNCB. Les Conseils s'en étonnent car les cartes train à mi-temps sont utilisées, tout comme les cartes train trajet, pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et car la majoration de leurs tarifs a, de la même manière que celle des cartes train trajet, des conséquences certaines pour les travailleurs et potentielles pour les employeurs.

Considérant les conséquences susmentionnées, les Conseils plaident pour la fixation d'une augmentation tarifaire annuelle maximale pour les cartes train à mi-temps, à l'instar de celle qui existe déjà pour les autres cartes train mentionnées dans le contrat de gestion de la SNCB (à savoir les cartes train trajet et les cartes train scolaires) et soumises à la formule d'adaptation des prix décrite à l'article 15 du contrat de gestion de la SNCB.

Par ailleurs, les Conseils protestent pour diverses raisons contre l'augmentation unique de 0,5 % des tarifs des cartes train (appelée « contribution des entreprises ferroviaires ») qui est introduite en vue de financer les travaux de l'infrastructure Diabolo sous forme de rétribution du partenaire privé de NV Northern Diabolo et qui est répercutée sur les voyageurs utilisant une carte train :

- premièrement, les Conseils n'ont pas été consultés sur l'article 19 du contrat de gestion de la SNCB 2008-2012 et n'ont donc pas pu se prononcer sur l'inclusion de cette contribution dans les tarifs de la SNCB ;
- deuxièmement, les Conseils désapprouvent le fait que le financement d'une infrastructure spécifique réalisée par le biais d'une coopération public-privé se répercute sur les utilisateurs de la SNCB. La contribution<sup>2</sup> est imputée à tous les utilisateurs des chemins de fer même s'ils n'empruntent pas la liaison ferroviaire Diabolo vers l'aéroport de Zaventem. La nouvelle ligne Diabolo n'apporte, en effet, aucun avantage à ce groupe de passagers. Ils paient ainsi un prix supplémentaire pour l'utilisation d'une infrastructure ferroviaire déjà entièrement financée par des fonds publics et donc aussi par le contribuable ;

---

<sup>2</sup> Est visée l'augmentation tarifaire unique de 0,5 % que la SNCB peut appliquer en vertu de l'article 19 de son contrat de gestion de la période 2008-2012, dans le cadre du projet Diabolo afin de couvrir la « contribution des entreprises ferroviaires » visée à l'article 15, § 1 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer. La contribution mentionnée est une contribution que chaque entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire en vue du transport intérieur de voyageurs (donc également la SNCB) doit verser annuellement.

- troisièmement, cette contribution est imputée dès le 1er février 2010 alors que les avantages des nouvelles liaisons ne seront perceptibles qu'en 2012, voire en 2013. En d'autres termes, une contribution est introduite en vue du préfinancement d'une infrastructure encore indisponible.

Les Conseils plaident par ailleurs pour davantage de transparence sur ce projet. Ils demandent des éclaircissements sur l'impact budgétaire de cette augmentation unique de 0,5 % des tarifs des cartes train. Ils souhaitent également être informés de l'affectation de ces mesures, qui ne peuvent en principe servir qu'au financement du projet Diabolo. Les Conseils estiment que cette augmentation unique de 0,50 % à charge de l'utilisateur devrait avoir pour conséquence qu'aucun financement complémentaire de ce projet ne soit mis à charge de l'utilisateur à l'avenir.

Enfin, les Conseils avertissent que l'intégration de cette contribution Diabolo dans les tarifs des cartes train peut être considérée comme un précédent pour d'autres montages CPP futurs pour des projets ferroviaires, donnant ainsi, eux aussi, lieu à des majorations analogues des tarifs ferroviaires.

\* \* \*

Les Conseils rappellent avoir émis le 14 juillet 2009 un avis unanime dans lequel ils demandaient l'entrée en vigueur au 1er février 2010 d'un cadre légal profondément revu en ce qui concerne l'intervention des employeurs dans les frais de déplacement des travailleurs.

Selon les Conseils, cette révision approfondie du cadre juridique devrait avoir les effets suivants :

- la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges suite à l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés ne sera plus mentionnée ;
- les employeurs seront tenus d'intervenir dans les frais de déplacement de leurs membres du personnel qui ont recours aux transports publics (train, tram, bus, métro) pour effectuer leurs déplacements domicile-travail ;
- pour les employeurs et les travailleurs qui entrent dans le champ d'application de la loi du 27 juillet 1962 et de la CCT n° 19 octies du 20 février 2009, le montant et les modalités de paiement de l'intervention des employeurs ne seront plus fixés par le Roi, mais par les interlocuteurs sociaux dans une CCT conclue au CNT ;
- pour les employeurs et les travailleurs qui entrent dans le champ d'application de la loi du 27 juillet 1962, mais pas dans celui de la CCT n° 19 octies, le Roi pourra continuer à fixer le montant et les modalités de paiement de l'intervention des employeurs par arrêté délibéré en Conseil des ministres ;

- le Roi ou le Ministre/Secrétaire d'État fédéral en charge des entreprises publiques devra obliger tous les exploitants du transport ferroviaire à publier, lors de chaque augmentation tarifaire, les pleins tarifs (lisez : 100 %) appliqués pour les titres de transport domicile-lieu de travail qu'ils proposent, et ce pour les différentes classes de distance ;
- préalablement à toute réunion durant laquelle les conseils d'administration des exploitants du transport ferroviaire fixent de nouveaux tarifs pour le transport de voyageurs avec des trains du service ordinaire, les interlocuteurs sociaux siégeant au CCE et au CNT devront en être informés et être consultés suffisamment à l'avance de sorte qu'ils puissent communiquer leur point de vue en temps utile ;
- les destinataires des avis CCE/CNT concernant la mobilité en général et le prix des cartes train en particulier devront indiquer dans un délai raisonnable (p.ex. un délai d'un mois) les raisons pour lesquelles ils ne donnent pas suite à certaines recommandations formulées dans ces avis par les interlocuteurs sociaux.

Etant donné qu'à ce jour, aucune suite n'a été donnée à cette demande, les Conseils s'engagent à émettre, pour le 15 mai 2010 au plus tard, un avis d'initiative dans lequel ils préciseront ce que devrait être concrètement pour eux le cadre légal de l'intervention des employeurs dans les frais de déplacement des travailleurs afin que ce cadre soit conforme à l'avis unanime relatif au cadre juridique de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement des travailleurs qu'ils ont émis le 14 juillet 2009.

-----