



**CONSEIL NATIONAL  
DU TRAVAIL**

**CONSEIL CENTRAL DE  
L'ECONOMIE**

AVIS N° 1.764

CCE 2011-0089 DEF  
CCR 10

**Séance commune des Conseils du 26 janvier 2011**

---

**Avis sur le prix des cartes trains à partir du 1er février 2011**

---

2.473-1

## **Avis concernant le prix des cartes train à partir du 1<sup>er</sup> février 2011**

### **Saisine**

Le 30 septembre 2010, des représentants de la SNCB sont venus informer la sous-commission mixte « Cartes train » de la proposition d'adaptation tarifaire des titres de transport de la SNCB, qui a été soumise le 8 octobre 2010 à l'approbation du conseil d'administration de la SNCB.

Le 29 octobre 2010, la sous-commission mixte « Cartes train » a organisé un échange de vues avec des représentants de la SNCB à propos de deux grands défis à relever par la SNCB, à savoir la ponctualité et la sécurité.

Le 4 novembre 2010, Monsieur Robert Tollet, Président du Conseil central de l'économie, a reçu de la part de la direction « Développement et support aux politiques de mobilité durable et ferroviaire » du SPF Mobilité et Transports une demande d'avis concernant le prix des cartes train à partir du 1<sup>er</sup> février 2011.

La sous-commission mixte « Cartes train », qui a été chargée de ce dossier au sein du CCE et du CNT, a rédigé, lors de ses réunions du 13 décembre 2010 et du 17 janvier 2011, le présent avis, qui a été approuvé le 26 janvier 2011 par l'assemblée plénière des Conseils.

### **Avis**

#### **1. Implication dans la politique des prix de la SNCB**

Les Conseils se félicitent d'avoir été pour la première fois associés à la politique des prix de la SNCB non seulement post factum, mais aussi ex ante.

Ils attirent l'attention sur le fait que la réunion du 30 septembre 2010, lors de laquelle des représentants de la SNCB sont venus commenter la proposition d'adaptation tarifaire des titres de transport de la SNCB, a répondu aux souhaits qu'ils avaient exprimés 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, à savoir :

- d'être associés à l'établissement des nouveaux tarifs des titres de transport des déplacements entre le domicile et le lieu de la 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 ;
- de rencontrer à cet effet les responsables de la SNCB.

## 2. Les tarifs des cartes train

Les Conseils prennent acte de la décision du conseil d'administration de la SNCB du 8 octobre 2010 de majorer de 1,03 % les tarifs des cartes train trajet à partir du 1<sup>er</sup> février 2011.

Ils indiquent que cette augmentation tarifaire est inférieure à la hausse de l'indice-santé entre juin 2009 et juin 2010 (+2,03 %), parce que la SNCB n'a pas atteint son objectif de ponctualité (92 % pour l'adaptation tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2011).

Les Conseils constatent que l'augmentation tarifaire qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2011 se répercutera avec la même vigueur – contrairement à l'adaptation tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2010 – sur les cartes train trajet (+1,03 %) et sur les cartes train à mi-temps (+1,03 %).

Les Conseils se félicitent que la SNCB ait donné suite, préalablement à l'augmentation tarifaire qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2011, à la requête qu'ils avaient formulée 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, à savoir que les cartes train à mi-temps soient 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 actuel de la SNCB.

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 constatent qu'au 1<sup>er</sup> février 2011, les cartes trains trajet seront 1,69 % plus chères et les cartes train à mi-temps 10,38 % plus chères qu'au 1<sup>er</sup> février 2009.

Ils soulignent que la contribution personnelle des travailleurs au coût des transports en commun publics s'élèvera à partir du 1<sup>er</sup> février 2011 à 26,2 % en moyenne (contre 25 % en moyenne depuis le 1<sup>er</sup> février 2009), puisque les montants forfaitaires de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement (en transports en commun publics) des travailleurs figurant à l'article 3 de la CCT n° 19 octies du 20 février 2009 et en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> février 2009 restent inchangés.

## 3. La ponctualité des trains de voyageurs

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que la ponctualité occupe la première place du top 5 des améliorations souhaitées par les usagers. Les autres points perfectibles selon les usagers sont, par ordre d'importance décroissant : l'information, la propreté, la fréquence, le prix.

Ils s'inquiètent du fait que la ponctualité des trains de voyageurs n'a cessé de se dégrader depuis 2004 et que le nombre de trains arrivant avec plus de 10 minutes de retard à Bruxelles (une zone où la saturation du trafic constitue un problème majeur) continue à s'accroître.

Ils attirent l'attention sur le fait que les tarifs des cartes train trajet enregistreraient une hausse inférieure à 1,03 % à partir du 1<sup>er</sup> février 2011 si le calcul de l'adaptation tarifaire intégrait aussi<sup>1</sup> une mesure subjective de la qualité réalisée par un organisme indépendant au groupe SNCB et qui prenne en considération les expériences des voyageurs.

Les Conseils constatent que les statistiques de ponctualité publiées par le groupe SNCB ne coïncident pas avec les expériences des voyageurs.

Ils soulignent que les statistiques des trains arrivant à l'heure à destination peuvent parfaitement dissimuler des retards pour les usagers. En effet, dans certains cas, la vitesse commerciale est tellement accrue en fin de trajet que le train arrive quand même juste à temps en gare terminus. Les Conseils demandent que l'on tienne compte de cet élément dans l'évaluation de la régularité des trains de voyageurs.

Afin que les chiffres de ponctualité soient plus proches de la réalité, les Conseils ont plaidé à plusieurs reprises, dans de précédents avis relatifs à l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train, en faveur d'une adaptation des règles utilisées pour le calcul de la régularité des trains de voyageurs.

Les Conseils déplorent par conséquent vivement que ces règles restent à ce jour inchangées et 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 ;
- de l'occupation des trains de voyageurs et de l'heure à laquelle ces trains circulent (heures de pointe ou heures creuses).

Concernant ce dernier point, les Conseils prennent connaissance de la proposition des représentants de la SNCB de donner plus de poids, dans le calcul de la régularité des trains de voyageurs qui débouchera sur l'augmentation tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2012, aux trains circulant en heure de pointe qu'aux trains circulant en heure creuse.

---

<sup>1</sup> Jusqu'à présent, il est uniquement tenu compte lors du calcul de la régularité objective des trains de voyageurs, c'est-à-dire du taux de ponctualité mesuré par Infrabel.

## 4. La sécurité sur le réseau ferroviaire belge

Les Conseils attirent l'attention sur le fait qu'ils considèrent également la sécurité des trains de voyageurs et des membres du personnel du groupe SNCB comme une priorité essentielle et qu'ils sont favorables à des mesures visant à améliorer la sécurité des chemins de fer.

Ils font remarquer que les incidents (lisez : les accidents de train) et la réparation des dégâts que ceux-ci causent à l'infrastructure sont en partie responsables des retards de train et ont donc une influence sur la régularité effective des trains de voyageurs. Puisque cette régularité entre en ligne de compte dans le calcul de la hausse tarifaire maximale autorisée, les incidents ont également un impact sur les tarifs des cartes train.

## 5. 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 2011 en exécution de la loi du 27 juillet 1962<sup>2</sup>.

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<sup>3</sup>. Ils demandent également à être informés de la suite qui sera donnée à cet avis.

## 6. La politique ferroviaire générale

Les Conseils font remarquer que la SNCB fait face au défi qui consiste à maintenir/améliorer la qualité des services fournis tout en absorbant une clientèle toujours plus nombreuse. Ils estiment que ce défi ne peut être relevé avec succès qu'au moyen d'un renouvellement du matériel roulant et d'une extension des capacités du réseau ferroviaire. Ils accueillent donc favorablement les récents investissements substantiels de la SNCB dans du matériel roulant neuf. Ils plaident également pour une mise en service aussi rapide que possible du nouveau matériel roulant, ce qui pourrait selon eux contribuer à réduire le nombre de retards ou de trains supprimés en raison de problèmes techniques.

---

<sup>2</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>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.

Les Conseils se réjouissent que la SNCB se préoccupe des désagréments subis par les usagers en raison des retards. Ils constatent que la règle de compensation est administrativement très lourde pour l'utilisateur moyen et qu'elle ouvre la porte à des abus. Les Conseils demandent par conséquent avec insistance que la SNCB réduise la charge administrative liée à la règle de compensation et qu'elle lutte contre les abus.

Enfin, les Conseils constatent que l'information est, après la ponctualité, le point le plus perfectible de l'avis des usagers. Ils se félicitent donc que la SNCB ait l'intention de continuer à communiquer à propos du service d'information par SMS dont peuvent bénéficier les détenteurs d'un abonnement ou d'un billet.

-----