

CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE

AVIS N° 2.084

CCE 2018-1420 DEF
CO 1000

Séance commune des Conseils du 23 mai 2018

Lignes de force pour le contrat de gestion 2018-2022 de la SNCB

x x x

2.960

Saisine

Le contrat de gestion 2018-2022 de la SNCB, qui constitue un instrument important pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs, est actuellement en cours de négociation. Dans ce cadre, et compte tenu de leurs avis antérieurs¹ en la matière, le Conseil central de l'économie et le Conseil national du travail (ci-après, les Conseils) souhaitent par le biais du présent avis, qui a été approuvé le 23 mai 2018, attirer l'attention du gouvernement fédéral et de la SNCB sur cinq lignes de force qui devraient façonner le contrat de gestion 2018-2022 de la SNCB afin que celui-ci contribue à une mobilité plus durable² et bénéficie d'une large adhésion sociétale.

Avis

Les Conseils énumèrent ci-après cinq lignes de force qui devraient s'appliquer selon eux à tous les opérateurs ferroviaires (dont la SNCB) et être prises en considération en 2023 lors de l'attribution des missions de service public de transport de voyageurs.

1 Ligne de force 1 : Continuer à développer la multimodalité

Les Conseils sont d'avis qu'il convient de continuer à développer la multimodalité³ étant donné que celle-ci contribue à une mobilité plus durable et plus fluide. Puisque le rail forme l'épine dorsale du transport en Belgique, ils considèrent que la SNCB a un rôle important à jouer dans le développement de la multimodalité. Selon les Conseils, il est important que la SNCB :

- développe davantage l'offre ferroviaire suburbaine (offre S) dans et autour des grandes villes confrontées à de graves problèmes de congestion ;
- applique progressivement un modèle⁴ de nœuds de correspondance sur le réseau ferroviaire belge ;
- contribue à faire évoluer les gares ferroviaires vers des pôles multimodaux et multifonctionnels⁵ ;

¹ Il s'agit entre autres des trois avis suivants : Avis du 29 janvier 2018 sur le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2018 (CCE 2018-0280, CNT Avis n° 2074) ; Avis du 26 janvier 2016 « Les plans de la SNCB concernant des tarifs différenciés aux heures de pointe et aux heures creuses : les interlocuteurs sociaux expliquent leurs positions communes » (CCE 2016-0186, CNT Avis n° 1.968) ; Avis du 26 janvier 2016 sur le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2016 (CCE 2016-0185, CNT Avis n° 1967).

² Mobilité durable, telle que définie dans l'avis du CCE du 18 novembre 2015 sur les principes de base pour une politique de mobilité durable (CCE 2015-2220).

³ P.ex. via l'instauration d'un budget mobilité, tel que proposé dans l'avis CCE/CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité (CCE 2017-0885, CNT Avis n° 2030).

⁴ Le principe d'un tel modèle d'exploitation est de définir les horaires des différents services de trains de sorte à maximiser les possibilités de correspondance en gare.

⁵ Par « pôles multimodaux », nous entendons « des gares ferroviaires qui sont accessibles aux différents modes de transport et où il est facile de passer d'un mode de transport à l'autre ».

- se coordonne avec les autres opérateurs de transport en termes d'horaires, d'informations aux voyageurs, de tarifs et titres de transport intégrés ;
- soit, tout comme les autres opérateurs de transports, encouragée à mener une politique de données ouvertes, tant pour les différents niveaux de pouvoir que pour les développeurs d'instruments politiques et d'outils opérationnels.

Les Conseils estiment que l'offre tarifaire doit être transparente, facile à comprendre et gérable sur le plan administratif pour toutes les parties concernées (la SNCB, les employeurs, les travailleurs et les autres voyageurs ferroviaires).

Ils considèrent également que la SNCB doit œuvrer, en collaboration avec les autres acteurs concernés, pour que la combinaison du train avec d'autres moyens de transport soit la plus attrayante possible (p.ex. offre et tarifs de parkings en gare qui encouragent la combinaison train/voiture, emplacements de stationnement suffisants pour les cyclistes dans les gares).

2 Ligne de force 2 : Viser un taux d'occupation des trains plus élevé

Afin de lutter contre la congestion routière et d'augmenter les recettes financières de la SNCB, les Conseils estiment qu'il est important de viser un taux d'occupation des trains plus élevé.

À cette fin, ils considèrent qu'il est important de miser non seulement sur des tarifs ferroviaires abordables et compétitifs par rapport à ceux des autres modes de transport, mais aussi sur une offre ferroviaire fréquente et de qualité.

À cet égard, les Conseils rappellent qu'ils demandent avec insistance de ne pas appliquer des tarifs différenciés aux heures de pointe et aux heures creuses pour les abonnements de train liés aux déplacements domicile-travail⁶, parce qu'une telle différenciation tarifaire n'entraînera pas un accroissement du taux d'occupation des trains pendant les périodes creuses et qu'elle réduit ou neutralise l'avantage tarifaire du train par rapport à la voiture pendant les heures de pointe⁷.

3 Ligne de force 3 : Les augmentations tarifaires doivent s'accompagner d'une amélioration de la qualité pour le voyageur

Les Conseils estiment que les hausses tarifaires appliquées par la SNCB doivent s'accompagner d'une amélioration de la qualité pour le voyageur (p.ex. sur le plan de la ponctualité et du confort). Les hausses tarifaires qui ne s'accompagnent pas d'une amélioration du service peuvent en effet avoir un impact négatif à la fois sur la mobilité et sur les recettes financières de la SNCB.

Afin de pouvoir évaluer si les augmentations tarifaires appliquées par la SNCB sont justifiées sur la base des améliorations apportées aux passagers, les Conseils doivent disposer d'informations sur les performances de la SNCB par rapport aux différents indicateurs de performance (ICP) (dont ceux

⁶ Abonnements de train pour les déplacements domicile-travail = cartes train trajet et cartes train mi-temps

⁷ De plus amples informations sont disponibles dans l'avis CCE/CNT du 26 janvier 2016 « Les plans de la SNCB concernant des tarifs différenciés aux heures de pointe et aux heures creuses : les interlocuteurs sociaux expliquent leurs positions communes » (CCE 2018-0186, CNT Avis n°1978).

relatifs à la ponctualité du trafic voyageurs et à la satisfaction de la clientèle) utilisés pour évaluer la réalisation de ses missions de service public.

Les Conseils demandent dès lors que le SPF « Mobilité et Transports » leur fasse rapport, chaque année préalablement aux augmentations tarifaires, (de l'évolution) des performances de la SNCB pour les différents indicateurs ICP ainsi que des mesures qui ont été prises pour remédier à la non-réalisation des objectifs (valeurs cibles ou tendances) fixés pour les ICP.

4 Ligne de force 4 : Prolonger et pérenniser l'intervention publique dans les conventions de tiers payant

Les Conseils estiment que les investissements publics qui encouragent l'utilisation du train (p.ex. l'intervention financière publique dans le cadre du système de tiers payant) restent nécessaires, en particulier dans le contexte belge caractérisé par des problèmes de mobilité de plus en plus aigus.

Selon les Conseils, le contrat de gestion 2018-2022 de la SNCB doit respecter l'esprit des AIP successifs dans lesquels le G10 préconise la pérennisation et la prolongation du financement de l'intervention publique dans le cadre du système de tiers payant (également appelé système 80/20), avec une enveloppe ouverte.

5 Ligne de force 5 : Consulter préalablement les Conseils sur les modifications prévues dans les tarifs et l'offre des titres de transport pour les déplacements domicile-travail

Les modifications dans les tarifs (formules tarifaires) et/ou l'offre des titres de transport (multimodaux) pour les déplacements domicile-travail peuvent avoir une influence sur les interventions des employeurs dans le coût des déplacements domicile-travail. C'est pourquoi les Conseils considèrent qu'il est important qu'ils – ceux qui mènent la concertation en la matière - puissent informer en temps opportun la SNCB d'éventuelles conséquences indésirables (in)directes des modifications prévues pour les employeurs et les travailleurs et qu'ils puissent si nécessaire rechercher des solutions en collaboration avec la SNCB.

Les Conseils demandent par conséquent qu'il soit indiqué dans le contrat de gestion 2018-2022 de la SNCB que le SPF Mobilité et Transports doit organiser en temps utile une concertation entre la SNCB d'une part et les Conseils d'autre part concernant les modifications prévues dans les tarifs (formules tarifaires) et/ou l'offre des titres de transport (multimodaux) pour les déplacements domicile-travail. Cette concertation doit avoir lieu en temps utile, c'est-à-dire lorsqu'une modification est envisagée mais qu'elle n'a pas encore été validée par le comité de direction ou le conseil d'administration de la SNCB.
