

CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE

AVIS N° 1.921

CCE 2015-0110 DEF
CCR 10

Séance commune des Conseils du 21 janvier 2015

Avis concernant la nouvelle politique tarifaire de la SNCB

2.744-1

Saisine

Le 8 octobre 2014, des représentants de la SNCB sont venus présenter à la sous-commission mixte « Cartes train » la proposition de hausse des tarifs des titres de transport de la SNCB à partir du 1^{er} février 2015.

Dans sa lettre du 24 octobre 2014, Monsieur Cornu, administrateur délégué de la SNCB, a communiqué la décision du Conseil d'administration de la SNCB de suspendre le processus en cours d'adaptation annuelle des tarifs au 1^{er} février 2015. Monsieur Cornu annonce dans sa lettre qu'il entend profiter des négociations relatives au nouveau contrat de gestion de la SNCB pour proposer une importante simplification de la gamme et des conditions tarifaires. Il mentionne également dans sa lettre le processus en cours visant à intégrer une nouvelle politique tarifaire dans le contrat de gestion. Il est dans son intention de finaliser à court terme ce processus.

Les tarifs des titres de transport proposés par la SNCB (dont les tarifs des titres de transport pour les déplacements domicile-travail et domicile-école) constituent une composante importante de la politique ferroviaire qui, selon les Conseils, doit largement contribuer à réduire les problèmes de congestion de plus en plus aigus qui ont des conséquences néfastes tant sur l'économie que sur le fonctionnement du marché du travail, l'environnement et la santé publique.

En conséquence, les Conseils ont décidé d'émettre un avis d'initiative visant à attirer l'attention sur une série d'éléments qui devraient selon eux être pris en considération dans le cadre de l'élaboration de la nouvelle politique tarifaire de la SNCB. Le présent avis a été approuvé lors de la séance plénière commune des Conseils du 21 janvier 2015.

Avis

1 Principes de base généraux de la nouvelle politique tarifaire de la SNCB

Les Conseils estiment que la nouvelle politique tarifaire de la SNCB devrait s'appuyer sur une série de principes de base qu'ils explicitent un à un ci-après.

Les Conseils soulignent que la plus grande liberté tarifaire de la SNCB envisagée par le gouvernement fédéral dans le cadre de la responsabilisation financière de la SNCB et d'une meilleure utilisation de la capacité, ne peut pas porter atteinte à l'esprit de la loi du 27 juillet 1962¹ et de la CCT n° 19 octies². À cet égard, ils rappellent la philosophie générale sous-jacente à la loi et à la CCT précitées, à savoir que le coût des déplacements domicile-travail ne peut :

- décourager les travailleurs à faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail ;
- amener les travailleurs à renoncer à un emploi qui correspond à leur profil ;
- constituer pour aucun demandeur d'emploi un obstacle à l'acceptation d'un emploi ou à la reprise du travail.

¹ Loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

² CCT n° 19 octies du 20 février 2009 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs.

Les Conseils demandent avec insistance que la nouvelle politique tarifaire de la SNCB tienne compte du besoin de stabilité des interventions des travailleurs et des employeurs au coût des transports en commun publics. Par ailleurs, ils ne souhaitent pas une différenciation des tarifs des cartes train trajet et des cartes train mi-temps en fonction de la période de la journée et/ou du taux de fréquentation de la ligne ferroviaire. En effet, de telles différenciations entraîneraient une discrimination entre travailleurs sur base des horaires de travail ou du lieu de domicile.

Selon les Conseils, la nouvelle politique tarifaire de la SNCB doit viser à encourager les gens, en particulier les jeunes, à se déplacer en train. Dans ce but, les Conseils demandent notamment que l'on veuille à ce que les lignes politiques des différents niveaux de pouvoir ne se neutralisent pas. Ils motivent cette demande au moyen de l'exemple suivant. Si les cartes train sont plus chères en heures de pointe et que les Régions introduisent parallèlement une taxe kilométrique intelligente (péage urbain) pour les voitures particulières, le rapport entre les modes de transport reste inchangé et le transfert modal en faveur des modes plus durables (dont le train), qui est visé par les différents niveaux de pouvoir, ne se concrétisera pas.

Les Conseils demandent avec insistance que la nouvelle politique tarifaire de la SNCB soit établie de telle manière qu'elle ne perturbe pas le fonctionnement du marché du travail. À cet égard, ils soulignent que la différenciation des tarifs en fonction de la ligne ferroviaire utilisée pourrait réduire la mobilité géographique de la main-d'œuvre et, partant, accroître l'inadéquation entre l'offre et la demande de travail.

Les Conseils estiment que la nouvelle politique tarifaire de la SNCB doit être suffisamment dynamique pour pouvoir faire face à la modification des besoins de mobilité qui résulte des développements sociétaux (p.ex. la coparentalité) et des évolutions politiques en matière de mobilité (p.ex. le budget mobilité).

Les Conseils demandent que l'on veuille à ce que la nouvelle politique tarifaire de la SNCB soit facile à comprendre et gérable sur le plan administratif pour toutes les parties concernées (la SNCB, les employeurs, les travailleurs et les autres usagers du train). À cet effet, les Conseils demandent notamment que les tarifs des titres de transport de la SNCB soient limités en nombre.

2 Cartes train trajet et cartes train mi-temps

Les Conseils rappellent qu'ils ont plaidé à plusieurs reprises, dans leurs précédents avis concernant le prix des cartes train, pour que les cartes train mi-temps et les cartes train trajet fassent l'objet d'un traitement égal en matière de tarification.

Dans le présent avis, ils demandent que le principe de traitement égal en matière de tarification des cartes train trajet et des cartes train mi-temps soit repris dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB. Ils avancent à cet égard les arguments suivants :

- les deux cartes train sont utilisées dans le cadre des déplacements domicile-travail ;
- une augmentation tarifaire des cartes train mi-temps peut, tout comme une majoration des tarifs des cartes train trajet, avoir des conséquences pour les travailleurs et/ou les employeurs ;
- si la SNCB augmente davantage les tarifs des cartes train mi-temps que ceux des cartes train trajet, les travailleurs à mi-temps – qui constituent déjà une catégorie de travailleurs dont les moyens financiers sont moindres et dont les temps de travail sont atypiques – seront découragés ou ne seront pas incités à se déplacer en train entre leur domicile et leur lieu de travail, alors qu'il s'agit là d'une forme durable de mobilité.

3 Cartes train scolaires et cartes campus

Les Conseils rappellent qu'ils ont attiré l'attention, 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), sur le fait que les systèmes de formation en alternance seraient plus attractifs si ces jeunes pouvaient bénéficier, à l'instar des écoliers et des étudiants, d'un tarif préférentiel en matière de transports publics.

Dans le présent avis, les Conseils réitèrent le plaidoyer qu'ils ont tenu à plusieurs reprises dans leurs précédents avis sur le prix des cartes train afin que tous les jeunes qui étudient et travaillent en alternance bénéficient des tarifs scolaires de la SNCB (c.-à-d. tant de la carte campus que de la carte train scolaire). Plus concrètement, les Conseils demandent que l'on veuille à ce que les jeunes qui ne sont pas inscrits chez Syntra, à l'IFAPME et à l'EFPM ne doivent plus payer davantage pour les déplacements en train entre leur domicile et leur école que les jeunes qui y sont inscrits. Pour les jeunes qui suivent une formation en alternance chez Syntra, à l'IFAPME ou à l'EFPM, le coût de cette mesure est donc nul. Pour ce qui est de leurs 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.
