



**CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL**

AVIS N° 1.692

**CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE**

CCE 2009-1090 DEF
CCR 10

Séance commune des Conseils du mardi 14 juillet 2009

**AVIS RELATIF AU CADRE JURIDIQUE DE L'INTERVENTION DES EMPLOYEURS DANS
LES FRAIS DE DEPLACEMENT DES TRAVAILLEURS**

2.399-1

**AVIS CONCERNANT LE CADRE JURIDIQUE DE L'INTERVENTION DES EMPLOYEURS
DANS LES FRAIS DE DÉPLACEMENT DES TRAVAILLEURS**

SAISINE

À la suite de l'approbation, le 20 février 2009, de la CCT n° 19 octies et de l'avis du CCE concernant l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train en application au 1^{er} février 2009, les Bureaux du CCE et du CNT ont décidé d'examiner en détail la question du maintien du cadre juridique de l'intervention des employeurs dans les frais de déplacement des travailleurs.

La sous-commission mixte « Cartes train » a été chargée de cet examen et s'est réunie à cet effet les 4 juin, 23 juin et 8 juillet 2009.

Le projet d'avis élaboré sur la base de ces réunions a ensuite été soumis à l'assemblée plénière commune des Conseils du 14 juillet 2009, qui a rendu l'avis suivant.

Avis

1. Révision approfondie du cadre juridique

Les Conseils constatent que la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de Fer belges suite à l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés n'est plus adaptée au contexte (de mobilité) général d'aujourd'hui, qui s'est fondamentalement modifié et élargi depuis 1962, notamment à la suite de l'approbation, le 26 mars 1975, de la CCT n° 19 octies et des modifications qui ont été apportées à cette CCT :

- la terminologie a changé ;
- l'intervention des employeurs a été progressivement relevée ;
- le plafond salarial pour l'intervention des employeurs a été progressivement supprimé ;
- de nouveaux titres de transport ont vu le jour ;
- les possibilités de déplacement des individus sont plus vastes que dans le passé ;
- les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont plus souvent combinés qu'auparavant à d'autres déplacements ;
- les cartes train actuelles offrent davantage de possibilités que les abonnements de travail et hebdomadaires antérieurs ;
- il n'y a plus aucun lien entre le titre de transport utilisé et les motifs d'utilisation de celui-ci ;
- etc.

Partant de ce constat, les Conseils sollicitent une révision approfondie du cadre juridique de l'intervention des employeurs dans les frais de déplacement des travailleurs et l'entrée en vigueur le 1^{er} février 2010 d'un cadre juridique profondément remanié poursuivant quatre objectifs, à savoir :

- assurer la sécurité juridique ;
- couvrir toutes les situations se produisant sur le terrain ;
- aboutir à une simplification de la procédure actuelle de détermination de l'intervention des employeurs dans les frais de déplacement des travailleurs ;
- renforcer le rôle des interlocuteurs sociaux dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique de mobilité.

Selon les Conseils, la 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 ferroviaire¹ à publier, lors de chaque augmentation tarifaire, les pleins tarifs (lisez : 100 %) appliqués pour les titres de transport domicile-lieu de travail² qu'ils proposent, et ce pour les différentes classes de distance ;

¹ À l'heure actuelle, seule la SNCB est concernée. Dès que la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs sera une réalité, il pourra également s'agir d'autres exploitants du transport ferroviaire.

² Dans le cas de la SNCB, cela concerne : les cartes train hebdomadaires, les cartes train mensuelles, les cartes train valables pour trois mois, les cartes train valables pour un an, les cartes train pour les travailleurs à temps partiel (Railflex).

- 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.

Les Conseils indiquent ci-après de manière détaillée les raisons pour lesquelles les points précités doivent figurer selon eux dans le cadre juridique profondément remanié.

⇒ **terminologie**

Les Conseils demandent qu'il ne soit plus fait référence à la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges suite à l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

Motivation :

- La situation financière des exploitants du transport ferroviaire³ et leurs choix tarifaires ne peuvent figurer parmi les éléments déterminant la hauteur du montant de l'intervention des employeurs.
- Depuis le 1^{er} janvier 1991, les abonnements sociaux pour ouvriers et employés sont appelés « cartes train ».

⇒ **le principe de l'intervention des employeurs**

Les Conseils souhaitent maintenir le principe de l'intervention des employeurs dans les frais de déplacement de leurs membres du personnel qui ont recours aux transports publics pour effectuer leurs déplacements domicile - travail.

³ À l'heure actuelle, seule la SNCB est concernée. Dès que la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs sera une réalité, il pourra également s'agir d'autres exploitants du transport ferroviaire.

Motivation :

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

⇒ **le montant et les modalités de paiement de l'intervention des employeurs**

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, les Conseils demandent que le montant et les modalités de paiement de l'intervention des employeurs ne soient plus fixés par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres, mais par les interlocuteurs sociaux dans une CCT conclue au CNT.

Motivation :

Jusqu'il y a peu, les montants de l'intervention des employeurs dans le prix du transport public des travailleurs étaient calculés par la SNCB en collaboration avec le SPF Mobilité et Transport sur la base du prix des cartes train fixé par le Conseil d'administration de la SNCB. Étant donné que les interlocuteurs sociaux estiment qu'ils sont insuffisamment associés à la politique tarifaire de la SNCB – ils ne sont associés que post factum à cette politique et les recommandations qu'ils formulent en la matière ne sont pas (ou sont peu) prises en considération -, il a été convenu dans l'AIP 2009-2010 du 22 décembre 2008 que les montants de l'intervention des employeurs deviennent des forfaits négociés tous les deux ans par les partenaires sociaux qui ont signé la CCT n° 19 octies. 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, les montants de l'intervention des employeurs dans le prix du transport public des travailleurs ne sont donc plus des montants fixés par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres après consultation de l'avis du CCE.

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, les Conseils estiment que le Roi doit pouvoir continuer à fixer le montant et les modalités de paiement de l'intervention des employeurs par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

⇒ **transparence**

Les Conseils plaident pour une transparence aussi grande que possible (de la structure) des tarifs appliqués par les sociétés de transports en commun publiques ou privées. C'est pourquoi ils demandent que le Roi ou le Ministre/secrétaire d'État fédéral en charge des entreprises publiques :

- oblige, au moyen du cadre juridique profondément remanié, tous les exploitants du transport ferroviaire⁴ à publier, lors de chaque augmentation tarifaire, les pleins tarifs (lisez : 100 %) appliqués pour les titres de transport domicile-lieu de travail⁵ qu'ils proposent, et ce pour les différentes classes de distance.
- invite les autorités régionales compétentes à imposer la même obligation à toutes les sociétés de transport urbain et régional⁶.

Motivation :

Pour les interlocuteurs sociaux, l'information sur les tarifs appliqués par les sociétés de transport public pour les titres de transport domicile-lieu de travail qu'elles proposent est très importante. Il est toutefois très difficile, à l'heure actuelle, de s'y retrouver dans les tarifs (et leur structure) appliqués par ces sociétés.

⇒ **impact sur la politique tarifaire des sociétés de transport public**

Les Conseils rappellent que Monsieur Bruno TUYBENS, ancien Secrétaire d'État aux Entreprises publiques, avait expressément communiqué dans sa lettre au CCE du 17 novembre 2006 que le CCE pouvait, s'il l'estimait souhaitable, proposer l'une ou l'autre solution alternative aux actuelles dispositions du contrat de gestion de la SNCB permettant de déterminer l'augmentation tarifaire maximale autorisée. Dans son avis concernant l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train en application au 1^{er} février 2008 (doc. CCE 2007-1530 DEF du 20 décembre 2007), le CCE a signalé qu'il se réservait de manière évidente la possibilité de formuler en temps utile des recommandations concrètes et précises à cet égard dans un avis ultérieur.

⁴ À l'heure actuelle, seule la SNCB est concernée. Dès que la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs sera une réalité, il pourra également s'agir d'autres exploitants du transport ferroviaire.

⁵ Dans le cas de la SNCB, cela concerne : les cartes train hebdomadaires, les cartes train mensuelles, les cartes train valables pour trois mois, les cartes train valables pour un an, les cartes train pour les travailleurs à temps partiel (Railflex).

⁶ À l'heure actuelle, il s'agit de De Lijn, de la STIB et des TEC.

Les Conseils demandent de veiller, par le biais du cadre juridique profondément remanié, à ce que :

- les destinataires des avis CCE/CNT concernant la mobilité en général et le prix des cartes train en particulier indiquent 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 ;
- préalablement à toute réunion durant laquelle les conseils d'administration des exploitants du transport ferroviaire⁷ fixent de nouveaux tarifs pour le transport de voyageurs avec des trains du service ordinaire, les interlocuteurs sociaux siégeant au CCE et au CNT en soient informés et soient consultés suffisamment à l'avance, de sorte qu'ils puissent communiquer leur point de vue en temps utile ;
- les interlocuteurs sociaux siégeant au CCE et au CNT soient informés de chaque décision tarifaire prise par les conseils d'administration des exploitants du transport ferroviaire ;
- l'on ajoute au contrat de gestion que la SNCB a conclu avec l'Etat fédéral pour la période 2008-2012 un avenant stipulant que chaque augmentation tarifaire significative doit être précédée de l'avis des interlocuteurs sociaux siégeant au CCE et au CNT.

Par ailleurs, les Conseils demandent que cette logique soit poursuivie et, partant, que les interlocuteurs sociaux siégeant au CCE et au CNT :

- soient informés et consultés suffisamment à l'avance préalablement à toute réunion durant laquelle les conseils d'administration des sociétés de transport urbain et régional fixent de nouveaux tarifs pour le transport de passagers, de sorte qu'ils puissent communiquer leur point de vue en temps utile ;
- soient informés de chaque décision tarifaire prise par les conseils d'administration de ces sociétés.

Motivation :

Les interlocuteurs sociaux veulent exercer une plus grande influence sur la politique générale de mobilité, au sein de laquelle la politique ferroviaire et la politique de transport urbain et régional occupent une place centrale. Ils estiment qu'ils sont insuffisamment associés à ces politiques. Ils ne sont associés que post factum (lorsque tout est déjà décidé) à la politique tarifaire de la SNCB et, qui plus est, les recommandations qu'ils formulent en la matière dans leurs avis ne sont pas (ou sont peu) prises en considération. Quant à la politique tarifaire des sociétés régionales de transport urbain et régional, ils n'y sont pas du tout associés.

⁷ À l'heure actuelle, seule la SNCB est concernée. Dès que la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs sera une réalité, il pourra également s'agir d'autres exploitants du transport ferroviaire.

2. Une compétence d'avis plus large

Les Conseils rappellent que, dans leurs avis concernant l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train, les interlocuteurs sociaux n'ont eu de cesse :

- de formuler des suggestions visant à améliorer différentes dispositions des contrats de gestion que la SNCB conclut avec l'Etat fédéral et qui ont des répercussions sur certains aspects des relations sociales (p.ex. les dispositions concernant la formule de calcul de l'augmentation tarifaire maximale autorisée) ;
- d'exprimer le souhait d'être informés et consultés suffisamment à l'avance à propos du contenu des projets de contrat de gestion conclus entre la SNCB et l'Etat fédéral (c.-à-d. pendant les négociations relatives à chaque nouveau contrat de gestion conclu entre la SNCB et l'Etat fédéral), de sorte qu'ils puissent transmettre leurs commentaires en temps utile aux négociateurs ;
- de demander qu'une rencontre soit organisée, avant la conclusion de chaque nouveau contrat de gestion du groupe SNCB, avec les diverses parties signataires du contrat, et ce afin de leur communiquer les divers aspects de la politique ferroviaire belge dans son ensemble qui sont considérés comme prioritaires par les interlocuteurs sociaux. La politique ferroviaire belge occupe une place centrale dans la politique de mobilité.

Ils tiennent également à rappeler que, dans un courrier adressé le 21 avril 2005 à Johan Vande Lanotte, ancien Vice-premier Ministre et Ministre du Budget et des Entreprises publiques, le CCE a demandé qu'il soit donné une suite favorable au souhait des interlocuteurs sociaux d'être informés et consultés suffisamment à l'avance sur les dispositions des projets de contrats de gestion du groupe SNCB (à savoir la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB) qui ont ou qui peuvent avoir des conséquences sur certains aspects des relations socio-économiques et sur lesquels ils n'ont pas l'opportunité de se prononcer au sein du Comité consultatif des Usagers auprès de la SNCB. Cette lettre du CCE est restée sans réponse.

Enfin, les Conseils rappellent que, dans une lettre du 26 février 2007, Madame Carole COUNE, ancienne Directrice générale auprès du SPF Mobilité et Transports, a demandé à Monsieur Robert TOLLET, Président du Conseil Central de l'Economie, de l'informer des éléments qui, selon les interlocuteurs sociaux réunis au sein du CCE, sont importants pour l'élaboration des contrats de gestion 2008-2012 de la SNCB, de la SNCB Holding et d'Infrabel. Le 30 mai 2007, le CCE a émis un avis en la matière (doc. CCE 2007-600 DEF), dans lequel il demande notamment d'intégrer dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques un article impliquant l'obligation de requérir l'avis du CCE sur les projets de contrat de gestion du groupe SNCB. Jusqu'à présent, aucune suite n'a été donnée à cette demande.

Les Conseils demandent que les interlocuteurs sociaux siégeant au CCE et au CNT soient étroitement associés à l'élaboration des nouveaux contrats de gestion du groupe SNCB.

Motivation :

Les interlocuteurs sociaux souhaitent disposer d'une compétence d'avis plus large sur la politique de mobilité. Ils estiment que la portée de la demande d'avis qui leur est soumise en vertu de l'article 1^{er} de la loi du 27 juillet 1962 est trop restreinte. Cette demande d'avis concerne uniquement le montant de l'intervention des employeurs dans le prix des cartes train. Ce montant n'est qu'un aspect très minime de la politique de mobilité.

Conformément à l'article 47 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, les interlocuteurs sociaux peuvent formuler certains de leurs points de vue au sein du Comité consultatif des Usagers auprès de la SNCB, mais cette possibilité se limite aux dispositions des contrats de gestion qui concernent les usagers. Par conséquent, les interlocuteurs sociaux ne peuvent pas se prononcer au sein de ce Comité sur les questions qui relèvent de la compétence du CCE et du CNT, à savoir les dispositions qui ont (ou peuvent avoir) des conséquences sur certains aspects des relations économiques et sociales (p.ex. les dispositions concernant les tarifs).

Les contrats de gestion de la SNCB font l'objet d'une concertation lors de laquelle les interlocuteurs sociaux ont leur mot à dire, mais ce sont les travailleurs de la SNCB et non les syndicats interprofessionnels qui sont associés aux négociations sur les contrats de gestion de la SNCB.

* * *

Enfin, les Conseils souhaitent être informés et consultés suffisamment à l'avance sur la mise en œuvre de l'intégralité des recommandations formulées dans le présent avis.

En ce qui concerne la partie du présent avis relative à la mise en œuvre de l'Accord exceptionnel 2009-2010, les Conseils souhaitent être informés et consultés, dans le courant du mois de septembre 2009, sur la révision de la loi du 27 juillet 1962 à la lumière des recommandations formulées dans le présent avis et ils s'engagent à rendre un avis sur cette question avant la fin novembre de l'année 2009.
