CRB
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
Conseil Central de l'Economie
CCE

CNT
Conseil National du Travail
Nationale Arbeidsraad
NAR

CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE

AVIS N° 1.942

CCE 2015-1260 DEF
CCR 10

Séance commune des Conseils du 24 juin 2015

Avis d'initiative sur les conséquences des projets de nouvelle politique tarifaire de la SNCB pour la concertation sociale

---

2.744-2

Blijde Inkomstlaan, 17-21 - 1040 Brussel, Av. de la Joyeuse Entrée, 17-21 - 1040 Bruxelles
Tel: 02 233 88 11 - Fax CRB/CCE: 02 233 89 12 – Fax NAR/CNT: 02 233 89 38

Saisine

Le 21 janvier 2015, le Conseil central de l'économie et le Conseil national du travail ont rendu un avis unanime dans lequel ils exposent les principes sur lesquels la nouvelle politique tarifaire de la SNCB devrait s'appuyer selon eux. Plus précisément, cette politique tarifaire :

- ne peut pas effectuer une différenciation des tarifs des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail (c.-à-d. les cartes train trajet et les cartes train mi-temps) en fonction de la période de la journée et/ou du taux de fréquentation de la ligne ferroviaire ;
- doit tenir compte du besoin de stabilité des interventions des travailleurs et des employeurs au coût des transports en commun publics ;
- ne peut pas porter atteinte à l'esprit de la CCT n° 19 octies et de la loi du 27 juillet 1962. À cet égard, les Conseils 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.
- doit viser à encourager les gens, en particulier les jeunes, à se déplacer en train ;
- doit être établie de telle manière qu'elle ne perturbe pas le fonctionnement du marché du travail ;
- doit être suffisamment dynamique, facile à comprendre et gérable sur le plan administratif pour toutes les parties concernées, à savoir la SNCB, les employeurs, les travailleurs et les autres usagers du train ;
- doit respecter le principe de traitement égal en matière de tarification des cartes train trajet et des cartes train mi-temps. Les Conseils avancent 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 ;
- ne peut être un frein à la concrétisation du transfert modal en faveur des modes plus durables (dont le train), qui est visé par les différents niveaux de pouvoir.
- doit faire en sorte 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) pour leurs déplacements entre leur domicile et leur école.

Selon différentes sources, il apparaît que la SNCB examine actuellement une piste visant à rendre les titres de transport plus chers pendant les heures de pointe (c'est-à-dire entre 6 heures et 9 heures du matin et entre 15 heures et 19 heures le soir), ce qui s'inscrirait en total contradiction avec l'avis susmentionné émis par les Conseils. Dans le présent avis d'initiative, qui a été approuvé en séance plénière des Conseils le 24 juin 2015, les Conseils expliquent en détail pourquoi il est important de respecter leur avis unanime du 21 janvier 2015 et de ne pas appliquer la piste mentionnée aux abonnements de train pour les déplacements domicile-travail (c.-à-d. les cartes train trajet et les cartes train mi-temps).

Avis

1 CCT n° 19 octies

En exécution de l'Accord interprofessionnel (AIP) conclu le 22 décembre 2008 pour la période 2009-2010, la CCT n° 19 octies,fixe[1], depuis le 1er février 2009, le montant de l'intervention de l'employeur dans le coût des frais de déplacement exposés par les membres de son personnel qui utilisent un moyen de transport public en commun (train, tram, métro, bus) pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail et inversement.

Ces montants étaient précédemment fixés[2], conformément à l'article 1er de la loi du 27 juillet 1962[3], par un arrêté royal[4] délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil central de l'économie.

Souhaitant être plus impliqués dans la politique tarifaire de la SNCB, les partenaires sociaux ont, dans le cadre de l'AIP susmentionné, décidé d'une part, de modifier la CCT n° 19 en vue de porter à 75 % en moyenne (au lieu de 60 % en moyenne) l'intervention maximale de l'employeur dans le prix des transports en commun (train, métro, tram, bus) et en même temps, de convertir cette intervention ainsi augmentée dans une grille de montants forfaitaires.

Ces montants forfaitaires, qui figurent à l'article 3 de la CCT n° 19 octies, sont calculés en fonction du kilométrage parcouru sans tenir compte du moment de la journée pendant lequel le trajet est effectué.

---

[1] Ces montants s'appliquent aux employeurs et aux travailleurs qui tombent sous le champ d'application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires (sauf si une CCT sectorielle leur est applicable).

[2] Ces montants fixés par arrêté royal sont toujours applicables aux employeurs et aux travailleurs qui ne tombent pas sous le champ d'application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

[3] 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

[4] Arrêté royal du 28 juillet 1962 fixant le montant et les modalités de paiement de l'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.

L'introduction d'une différenciation des tarifs pour les cartes train trajet et les cartes train mi-temps en fonction de l'heure de la journée à laquelle le trajet serait effectué s'inscrirait donc en contradiction avec la philosophie qui sous-tend la CCT n° 19 octies et mettrait également en cause les différents équilibres qui ont fait l'objet d'accords dans le cadre d'AIP conclus depuis 1975.

Par ailleurs, la CCT n° 19 octies ayant un caractère supplétif, elle ne s'applique pas aux employeurs et aux travailleurs relevant d'une commission paritaire (ou d'une entreprise) où l'intervention dans les frais de transport a été réglée par une CCT sectorielle (ou d'entreprise) prévoyant au moins des avantages équivalents. Ce changement dans la politique tarifaire de la SNCB pourrait donc avoir des répercussions sur les CCT conclues au niveau sectoriel (ou d'entreprise) en la matière.

Les Conseils souhaitent également soulever la question de la prise en charge du coût supplémentaire qui serait subi, selon les CCT sectorielles ou d'entreprise, par certains travailleurs et/ou employeurs qui ne tombent pas sous le champ d'application de l'actuelle CCT n° 19 octies.

Les Conseils souhaitent en outre souligner que l'application de cette différence au niveau des tarifs serait la source d'une inégalité de traitement entre travailleurs sur la base des horaires de travail. Celle-ci ne peut être justifiée sous l'angle de la légalité, de l'objectivité et de la proportionnalité. Elle pourrait en outre générer une insécurité juridique pour l'ensemble des parties prenantes. Par ailleurs, l'application d'une telle différenciation des tarifs affecterait de manière plus aiguë les travailleurs effectuant les plus longs déplacements domicile-travail (en effet, les travailleurs effectuant des trajets de plus longue durée ont une plus grande probabilité de se retrouver dans les heures « tarif de pointe »).

2 Modification de la loi du 27 juillet 1962

La CCT n° 19 octies est liée à la 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. En effet, comme souhaité dans l'AIP précité pour la période 2009-2010 dans un souci d'harmonistation, le tableau établissant les montants forfaitaires d'intervention figurant à l'article 3 de la CCT n° 19 octies est repris en annexe de l'arrêté royal du 27 juillet 1962[5] pris en exécution de l'article 1 de ladite loi. Les réflexions formulées ci-dessus quant à l'atteinte qui serait portée à l'esprit de la CCT n° 19 octies, et aux équilibres qui la sous-tendent, sont donc également pertinentes dans ce cadre.

[5] Arrêté royal du 28 juillet 1962 fixant le montant et les modalités de paiement de l'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.

Les Conseils rappellent par ailleurs que la version actuelle de l'article 1er de la loi du 27 juillet 1962 stipule toujours que « Le Roi détermine le montant[6] et les modalités du paiement de cette intervention par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil central de l'économie ».

Il y a donc une incompatibilité, au niveau de la base légale, entre le libellé actuel de l'article 1er de la loi du 27 juillet 1962 et la CCT n° 19 octies. Les Conseils rappellent qu'afin de résoudre celle-ci, ils ont, dans un avis unanime du 23 juin 2010, formulé une proposition de texte visant à modifier la loi du 27 juillet 1962. Les Conseils réitèrent leur demande de voir cet avis exécuté et attirent également l'attention sur le fait qu'elle concerne différentes compétences politiques.

3 Système tiers payant

Les Conseils rappellent que le Groupe des 10 préconise le prolongement du financement et la pérennisation de l'intervention publique dans le cadre du système 80/20 (intervention de l'employeur dans les frais de transport en commun pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail via une convention tiers payant), avec une enveloppe ouverte.

Ils demandent avec insistance de veiller à ce que la politique tarifaire envisagée n'entraîne pas une remise en cause et/ou une complexification de l'application du système tiers payant.

4 Frais et charges administratifs supplémentaires

Dans le contexte actuel, caractérisé par une flexibilité croissante des modalités d'emploi des travailleurs (horaires flottants, mises à disposition, travail intérimaire, travail en équipes, télétravail etc.), une différenciation des tarifs des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail ajoute une complexité supplémentaire à l'application du système d'intervention de l'employeur dans le coût des déplacements domicile-travail des travailleurs.

Les Conseils attirent l'attention sur le fait qu'une telle politique tarifaire va à l'encontre de la tendance à la simplification administrative et qu'elle engendre en l'occurrence des coûts supplémentaires pour les secrétariats sociaux et les (services de RH des) entreprises. En effet, en plus d'être complexe et fastidieux, le suivi administratif d'une telle politique tarifaire est également onéreux car il nécessite le développement et l'utilisation de nouvelles applications : tant les grandes entreprises que les PME doivent développer des applications permettant de relever et de contrôler ces informations (automatiquement ou manuellement) ; les secrétariats sociaux ont besoin à cet effet d'un nouveau mode de traitement des données d'informations etc.

---

[6] Pour rappel, ces montants fixés par arrêté royal s'appliquent toujours aux employeurs et aux travailleurs qui ne tombent pas sous le champ d'application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

5 Dissuader l'usage du train

Les Conseils soulignent également qu'une différenciation des tarifs des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail en fonction de la période de la journée pourrait dissuader employeurs et travailleurs, notamment pour les raisons énumérées au point 4, d'effectuer en train leurs déplacements domicile-travail.

Les Conseils estiment qu'une tarification supérieure des cartes train aux heures de pointe est défendable dans le cadre d'une logique économique de l'entreprise SNCB, mais que cette logique ne peut pas l'emporter dans le contexte sociétal actuel, caractérisé par des problèmes d'inadéquation entre l'offre et la demande en matière de mobilité de plus en plus aigus qui ont des conséquences néfastes tant pour (la compétitivité structurelle de) l'économie que pour le fonctionnement du marché du travail, l'environnement et la santé publique. Pour faire face aux problèmes d'inadéquation entre l'offre et la demande en matière de mobilité, les Régions envisagent l'instauration d'une taxe kilométrique intelligente (péage routier) pour les voitures particulières. Si les cartes train sont plus chères en heures de pointe et que les Régions introduisent parallèlement une taxe kilométrique intelligente (péage routier) 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. Par ce fait, les problèmes d'inadéquation entre l'offre et la demande en matière de mobilité de plus en plus aigus et les conséquences néfastes qui en découlent ne seront pas réglés.

X X X

Enfin, les Conseils souhaitent être associés à l'élaboration de la future politique tarifaire de la SNCB et estiment à cet effet nécessaire de rencontrer la ministre de tutelle de la SNCB.