

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Encourager l'usage du train par le biais d'une nouvelle politique tarifaire et d'abonnements flexibles

Le ministre fédéral de la Mobilité, Georges Gilkinet, et la SNCB élaborent en ce moment le nouveau contrat de gestion de la SNCB. De ce fait, l'adaptation tarifaire à laquelle la SNCB procédera ce 1^{er} février 2022 suivra pour la toute dernière fois les règles inscrites dans son actuel contrat de gestion, lequel explicite ce que les pouvoirs publics attendent d'elle. Le nouveau contrat de gestion de la SNCB englobera en effet une nouvelle politique tarifaire. C'est dans ce contexte que le Conseil central de l'Économie et le Conseil national du Travail ont émis, le 26 janvier 2022, deux avis unanimes. Ces avis examinent dès maintenant la nouvelle politique tarifaire de la SNCB et le lancement des abonnements flexibles (au 2^e trimestre de 2022) qui répondront aux besoins de mobilité en mutation compte tenu de l'essor du télétravail.

Selon les Conseils, le passage des abonnements à temps plein aux abonnements flexibles doit se faire de la façon la plus simple et la moins coûteuse possible. Les travailleurs qui changent d'abonnement, doivent pouvoir conserver **l'avantage des déplacements domicile-travail gratuits par le biais du système 80/20** selon lequel les frais d'abonnement sont supportés par l'employeur à raison de 80 % tandis que les 20 % restants sont pris en charge par les pouvoirs publics fédéraux. Les employeurs devraient également pouvoir offrir ce système aux travailleurs qui ont recours, pour leurs déplacements domicile-travail, à **un abonnement flexible (combiné), à un abonnement SNCB/De Lijn ou à un abonnement SNCB/TEC**. Actuellement, les employeurs ne peuvent accorder cet avantage qu'aux travailleurs qui utilisent un abonnement SNCB ou un abonnement SNCB/STIB pour leurs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail.

En outre, les Conseils demandent que les tarifs des abonnements domicile-travail ne soient **pas différenciés en fonction du moment de la journée ou du taux d'utilisation de la ligne ferroviaire**. De telles différenciations tarifaires perturberaient en effet le fonctionnement du marché du travail et conduiraient au traitement inégal des travailleurs sur la base de leurs horaires de travail ou de leur lieu d'habitation.

Étant donné que le rail remplit, vis-à-vis du trafic domicile-travail et domicile-école, une fonction spécifique d'intérêt général, les Conseils estiment que **les tarifs des abonnements destinés aux déplacements domicile-travail et domicile-école doivent continuer à être régulés**.

En outre, les Conseils estiment que **l'obstacle financier pour la combinaison train-vélo doit être supprimé**. Actuellement, il est relativement moins intéressant d'emporter son vélo dans le train en vue de parcourir une courte distance : le prix que les voyageurs doivent payer pour emporter leur vélo dans le train est en effet un prix fixe quelle que soit la distance du trajet.

Enfin, les Conseils demandent de **monitorer l'usage du Brupass, du Brupass XL et des City pass Anvers, Charleroi, Gand et Liège et d'examiner, le cas échéant, les leviers qu'il conviendrait d'activer pour accroître leur utilisation**. Ils encouragent les opérateurs de transport public et leurs autorités de tutelle à **progresser vers l'intégration tarifaire du transport public** (càd. un tarif/billet unique qui peut être utilisé pour voyager avec différents moyens de transport public), car celle-ci favorise l'utilisation des transports publics et encourage la multimodalité (càd. la combinaison de différents modes de transport).

Les deux avis peuvent être consultés sur les sites du [CCE](#) et du [CNT](#).