

Avis 22/05

Adaptations tarifaires SNCB au 1^{er} février 2023

Approuvé par la procédure écrite le 21/10/2022

1. Préambule

Le 12 septembre 2022, la SNCB a présenté au Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires sa proposition d'adaptations tarifaires au 1^{er} février 2023. Celles-ci suivent les dispositions du Contrat de Gestion 2008-2012 (version consolidée du 17/01/2014) et de ses avenants, toujours d'application. Le Comité remercie la SNCB pour les informations qui lui ont été transmises lors de cette réunion et pour les réponses à ses questions.

Le Comité comprend les difficultés auxquelles la SNCB est actuellement confrontée : l'impact toujours visible de la crise sanitaire sur le nombre de voyageurs et, plus récemment, l'augmentation sensible de ses coûts et de ceux liés à l'énergie et à l'indexation des salaires en particulier. Afin de consolider la qualité de l'offre ferroviaire et d'augmenter la part modale du train, la SNCB doit disposer de moyens financiers suffisants pour couvrir les dépenses qui en résultent.

2. Evaluation de la proposition d'adaptations tarifaires

Le Comité constate que les adaptations tarifaires au 1^{er} février 2023 proposées par la SNCB sont conformes aux dispositions des articles 15 et 16 du contrat de gestion 2008-2012 :

- + 9,73% pour les Abonnements et les produits dérivés, soit l'augmentation annuelle de l'indice santé (+ 8,73% de juin 2021 à juin 2022) majorée de 1% (la ponctualité des trains de juillet 2021 à juin 2022, soit 90,3%, étant sensiblement supérieure à l'objectif fixé dans le contrat de gestion) ;
- + 8,73% en moyenne pour les autres produits, soit l'augmentation annuelle de l'indice santé.

3. Commentaires

Lors de la réunion du groupe de travail chargé de la rédaction du présent Avis, les membres présents du Comité n'ont pas abouti à un consensus quant à l'opportunité et la justification des augmentations tarifaires proposées par la SNCB. Les deux points de vue exprimés sont synthétisés dans les points A et B suivants.

A) Premier point de vue

L'amplitude, la fréquence et la ponctualité des services de train constituent les principaux facteurs d'attractivité du transport ferroviaire de voyageurs. Les améliorations que la SNCB a apportées par le passé dans ces domaines, ont toujours eu un impact très positif sur le nombre de voyageurs transportés, en particulier le plan de transport 1998 (+8% de trains-km) et les renforcements de l'offre (principalement suburbaine) depuis 2016.

Les tarifs de la SNCB sont attractifs, en particulier pour les jeunes (moins de 26 ans) et pour les seniors (65 ans et plus). Ces tarifs sont aussi sensiblement inférieurs à ceux des chemins de fer suisses (CFF) et néerlandais (NS), par exemple. Ces deux entreprises transportent

pourtant plus de voyageurs-km par habitant que la SNCB, grâce à la qualité élevée de leurs services en termes d'amplitude, de fréquence et de ponctualité.

Afin de consolider son offre, la SNCB doit disposer de moyens financiers suffisants. Dans le contexte inflationniste actuel, ces moyens doivent aussi impérativement augmenter pour couvrir l'accroissement important des coûts constaté depuis le deuxième semestre de 2021. Dans ce but, la politique tarifaire constitue un levier important, d'autant plus que de nombreux secteurs sont demandeurs de subventions accrues pour leurs propres activités et que les moyens financiers des pouvoirs publics sont limités. Certes, l'augmentation des recettes qui résultera de l'accroissement proposé des tarifs, ne sera pas suffisante pour équilibrer les comptes de la SNCB, mais elle atténuera les contributions nouvelles demandées à l'État fédéral déjà fortement sollicité. Par ailleurs, renoncer à l'indexation des tarifs créerait un précédent qui ne manquerait pas d'être utilisé par des milieux plaidant pour une suspension ou une limitation de l'indexation des salaires.

Une réduction de l'offre (et en particulier de l'offre vespérale qui n'est pas encore suffisamment attractive sur plusieurs relations) constituerait un obstacle majeur au transfert modal, pourtant indispensable afin de favoriser une mobilité durable respectueuse de l'environnement. Un euro ne peut être dépensé qu'une fois : s'il est affecté par l'État à une compensation pour la non-indexation des tarifs ferroviaires ou à une baisse du taux de TVA de 6 à 0%, il ne pourra pas être utilisé au développement d'une offre plus robuste et plus fiable. Par ailleurs, les coûts d'utilisation de la voiture augmentent fortement et la grande majorité des rémunérations et des allocations sociales sont également indexées, ce qui compense l'impact des augmentations tarifaires.

B) *Deuxième point de vue*

L'augmentation tarifaire proposée par la SNCB constitue un mauvais signal. La population est invitée à s'engager davantage contre le dérèglement climatique en utilisant plus les transports en commun et moins la voiture. Mais comment convaincre la population de suivre cette voie lorsque les prix du train augmentent de 10% ? L'augmentation annoncée des tarifs est aussi une mauvaise nouvelle pour les travailleurs dont le prix de l'abonnement n'est que partiellement remboursé par l'employeur à concurrence d'un montant forfaitaire : sont concernés environ un tiers de l'ensemble des travailleurs et souvent des travailleurs avec faibles revenus. En outre, cette augmentation des tarifs alimentera aussi la spirale inflationniste. Le contexte économique exceptionnel d'aujourd'hui (inflation, dérèglement climatique, forte augmentation des prix de l'énergie) justifie une intervention du gouvernement fédéral dans les dispositions tarifaires du contrat de gestion actuel.

Par ailleurs, dans le but de modérer les hausses de prix de l'énergie, le gouvernement fédéral a temporairement réduit les droits d'accise sur l'essence et le gasoil de 0,175 € par litre TVAC au 19 mars 2022 (AR du 16 mars 2022 modifiant provisoirement 3 articles de la loi programme du 27 décembre 2004). Cette diminution qui a déjà coûté à l'État plusieurs centaines de millions d'euros, va à l'encontre du transfert modal. Les sociétés régionales de transport sont également confrontées à l'augmentation des prix de l'énergie et à celle des coûts du personnel. Pourtant, la STIB et TEC/OTW ont récemment réduit leurs tarifs applicables à certains groupes de voyageurs. À l'étranger aussi des initiatives existent en

vue de promouvoir les transports en commun, et en particulier le transport ferroviaire, grâce à des tickets meilleur marché : par exemple le ticket à 9 euros en Allemagne, le ticket « climat » en Autriche et la gratuité temporaire des trains régionaux et suburbains en Espagne.

Afin d'éviter pour les voyageurs les conséquences négatives de l'augmentation tarifaire proposée par la SNCB, plusieurs possibilités existent et relèvent des choix politiques :

- Soit réduire le taux de TVA sur les titres de transport SNCB de 6 à 0 %, ce qui permettrait de diminuer sensiblement l'impact de l'augmentation tarifaire pour les utilisateurs du train ;
- Soit postposer ou annuler l'augmentation des tarifs ou imposer une augmentation sensiblement inférieure, moyennant bien entendu la compensation des pertes de recettes par l'État fédéral ;
- Augmenter la part de l'employeur dans le prix des abonnements, par exemple en généralisant le remboursement jusqu'à 100%, ce qui indirectement diminuerait aussi l'usage de la voiture (voiture privée et voiture-salaire) dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

4. Suggestion

Début 2023, la SNCB devrait promouvoir de façon large l'utilisation des abonnements scolaires et du « Youth Holidays », en particulier pour les (futurs) étudiants de l'enseignement supérieur. Il s'agit de titres de transport très avantageux, même après l'augmentation des prix proposée par la SNCB. Dans les grandes villes universitaires, le nombre de kots d'étudiants est insuffisant et leurs prix de location augmentent sensiblement. Les prix moyens de location d'un kot se situent dans une fourchette de 400 à 500 € par mois et par personne (charges comprises). Le prix de location de kots bien situés peut même atteindre 600 €/mois ou plus. Sur base annuelle, ces prix sont en moyenne 20 fois supérieurs au prix annuel des Student Abonnements (237 €/an sur 30 km et 332 €/an sur 50 km, selon les tarifs au 01 février 2022). Pour de nombreux parents, l'achat d'un abonnement de train au lieu de la location d'un kot leur permettrait de réaliser des économies substantielles. Cette campagne d'information (éventuellement avec TEC/OTW, STIB, De Lijn) devrait avoir lieu vers février 2023 lorsque débute la recherche des kots pour l'année académique 2023-2024.
