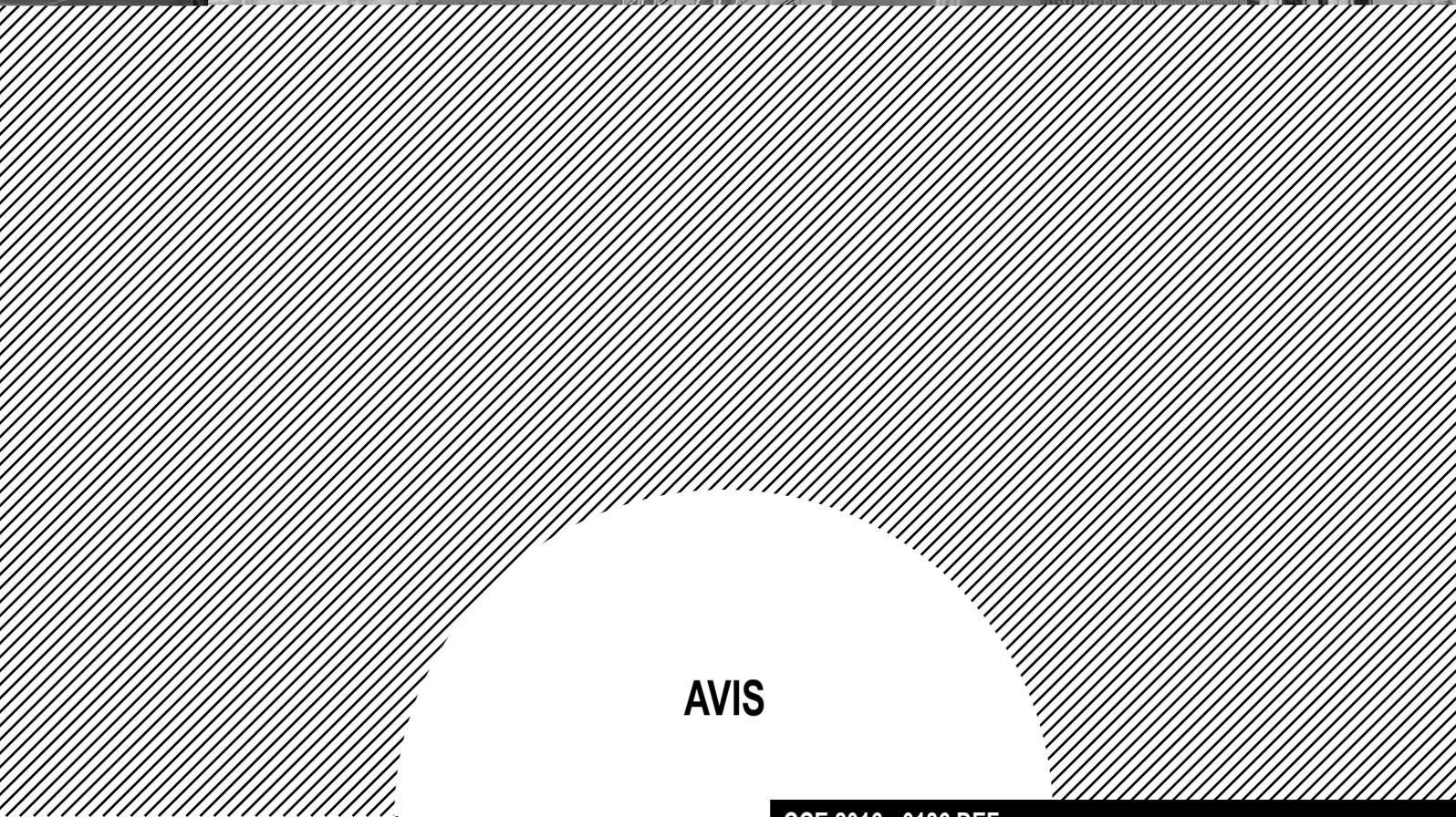




AVENUE DE LA  
**JOYEUSE ENTRÉE  
BLIJDE INKOMST**  
LAAN

17-21



**AVIS**

**CCE 2016 - 0186 DEF**

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





## **Avis**

**« Les plans de la SNCB concernant des tarifs différenciés aux heures de pointe et aux heures creuses : les interlocuteurs sociaux expliquent leurs positions communes »**

**Bruxelles  
26-01-2016**

La SNCB mène depuis déjà quelque temps une réflexion sur sa future politique tarifaire et plus particulièrement sur des manières de différencier les tarifs des titres de transport en fonction de la période de la journée. Dans ce cadre, le Conseil central de l'économie et le Conseil national du travail ont émis deux avis communs, l'un sur la nouvelle politique tarifaire de la SNCB (avis du 21 janvier 2015) et l'autre sur les conséquences des plans de cette nouvelle politique tarifaire pour la concertation sociale (avis du 24 juin 2015). Dans ces avis, les Conseils insistent pour que la différenciation tarifaire selon la période de la journée prévue ne soit pas appliquée aux abonnements de train pour les déplacements domicile-travail (cartes train trajet et cartes train mi-temps). Le 8 septembre 2015, la ministre Galant et son chef de cabinet adjoint chargé des matières ferroviaires ont été invités à une réunion avec les interlocuteurs sociaux interprofessionnels et régionaux durant laquelle ils ont demandé aux Conseils des explications supplémentaires concernant leurs avis. Dans le présent avis, adopté le 26 janvier 2016 en séance plénière commune des Conseils, les Conseils répondent à cette question en illustrant et en expliquant plus en détail leurs positions communes concernant les plans susmentionnés de la SNCB en douze points.

## Avis

Les Conseils insistent pour que la différenciation tarifaire selon la période de la journée prévue ne s'applique pas aux abonnements de train pour les déplacements domicile-travail (cartes train trajet et cartes train mi-temps). Dans le présent avis, ils étayent leur position en mettant en garde contre les douze conséquences néfastes qu'une telle différenciation tarifaire pourrait avoir.

### Résumé

Les déplacements domicile-travail en train, qui sont encouragés en Belgique à travers la concertation sociale dans le cadre du compromis historique « navetteurs », présentent des avantages pour la SNCB (recettes), pour la mobilité et pour le fonctionnement du marché de l'emploi. Ceux-ci sont menacés par une différenciation tarifaire selon la période de la journée.

Une telle différenciation tarifaire des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail rendra le train moins intéressant que d'autres modes de transport, tant pour les navetteurs ferroviaires actuels que potentiels, ce qui aggraverait encore les problèmes de mobilité actuels. La politique tarifaire de la SNCB doit s'inscrire dans une vision interfédérale intégrée et coordonnée de la mobilité.

Une différenciation tarifaire selon la période de la journée ne se traduirait pratiquement pas par un meilleur étalement des déplacements en train dans le temps, étant donné que la grande majorité des travailleurs n'ont pas le choix d'effectuer leurs déplacements domicile-travail en dehors des heures de pointe et que la plupart des secteurs ne peuvent pas se permettre de fonctionner uniquement en dehors des heures de pointe, pour des raisons d'organisation de la production et des services.

Si une telle différenciation tarifaire occasionne un nombre plus élevé de produits et de tarifs de la SNCB, la politique tarifaire de la SNCB ne s'en trouvera pas simplifiée.

De plus, on peut se demander comment et à quel prix les acteurs de la SNCB, les secrétariats sociaux et les services RH des entreprises pourront mettre en pratique une différenciation tarifaire selon la période de la journée.

Avec une telle différenciation tarifaire, les employeurs qui ont conclu une convention de tiers payant avec la SNCB devront payer plus pour les abonnements de leur personnel qui se déplace durant les heures de pointe. L'Etat fédéral devrait déboursier plus pour tous ces abonnements, ce qui pourrait hypothéquer la pérennisation et le prolongement du financement public du système du tiers payant.

Une différenciation tarifaire selon la période de la journée ferait peser les restrictions budgétaires que le fédéral impose à la SNCB sur les employeurs et les travailleurs. Une telle différenciation tarifaire engendrerait en effet des coûts supplémentaires pour les travailleurs qui bénéficient d'une intervention patronale dans leurs déplacements domicile-travail, dont le montant est fixé dans la CCT 19octies, ainsi que pour les employeurs qui offrent une intervention plus avantageuse à leur personnel.

Une telle différenciation tarifaire engendrerait une charge administrative lourde pour les entreprises et les travailleurs. Le suivi administratif des heures de déplacement domicile-travail est en effet particulièrement complexe, fastidieux et coûteux, tant pour les travailleurs que pour les services RH des entreprises.

Des tarifs différenciés ne sont pas adaptés aux tendances sociétales et à l'organisation actuelle de la société et du travail. Elles contraindraient les travailleurs de divers secteurs d'activité à adopter des horaires atypiques. Cette pression aurait à son tour des conséquences psychosociales pour les travailleurs et détériorerait l'équilibre entre leur vie privée et leur vie professionnelle.

Une différenciation tarifaire selon la période de la journée serait injuste, car les usagers réguliers en feraient les frais et elle serait constitutive d'une inégalité de traitement entre les secteurs/travailleurs : la grande majorité des travailleurs (notamment les travailleurs avec les revenus les plus bas et ceux dont les déplacements domicile-travail sont les plus longs) et des secteurs se verraient ainsi imposer involontairement une hausse tarifaire.

Des tarifs différenciés impliquent un système d'horaires variables, mais un tel système n'est pas encadré par un cadre légal, ne peut pas être utilisé dans tous les régimes de travail et n'est pas applicable (ou difficilement) pour un grand nombre de secteurs, entreprises et fonctions.

La SNCB est déjà confrontée à des problèmes d'image liés aux retards, aux suppressions de trains, aux grèves, aux correspondances non assurées, etc. Une hausse tarifaire durant les heures de pointe ne ferait qu'aggraver la situation.

## **1 Les avantages du compromis historique « navetteurs » pour la SNCB sont menacés**

Vu la réalité historique en Belgique, notre pays ne peut pas être simplement comparé avec d'autres pays pour ce dossier spécifique. En Belgique, la concertation sociale donne forme au compromis historique « navetteurs ». Ce compromis repose sur l'idée que le service public fourni par le transport ferroviaire public à des tarifs abordables doit être développé pour permettre aux travailleurs de faire le trajet vers les lieux de travail dans les villes et leurs alentours sans devoir déménager. Dans la cadre des AIP successifs, entre autres la contribution de l'employeur dans le prix du transport ferroviaire des travailleurs a augmenté progressivement pour favoriser le fonctionnement du marché du travail et rendre la mobilité plus durable. Etant donné que les employeurs dans notre pays remboursent, en exécution de la CCT 19octies ou des CCT sectorielles ou d'entreprises prévoyant au moins des avantages équivalents, les frais (ou une partie) des trajets en train effectués par les navetteurs, de

nombreux travailleurs ont choisi le train pour leurs déplacements domicile-travail. Les abonnements de train pour les déplacements domicile-travail (cartes train trajet et cartes train mi-temps) représentent, notamment grâce à la concertation sociale, une grande partie des revenus de la SNCB. Les Conseils demandent dès lors à la SNCB de ne pas mettre en péril avec sa nouvelle politique tarifaire les avantages du compromis « navetteurs » tant pour elle-même que pour la mobilité et le fonctionnement du marché du travail.

Une tarification plus élevée des cartes train durant les heures de pointe est défendable selon une logique économique de la SNCB. Mais cette logique ne peut pas, selon les Conseils, l'emporter dans le contexte sociétal actuel dans lequel les problèmes de mobilité de plus en plus aigus ont des conséquences néfastes pour l'économie, le fonctionnement du marché du travail, l'accès aux services, l'environnement et la santé publique et dans lequel le train comme mode de transport pour les déplacements domicile-travail remplit par conséquent une fonction spécifique d'intérêt général.

## 2 Le train deviendra moins attractif

Les Conseils estiment que la politique ferroviaire de la SNCB (et donc aussi sa politique tarifaire) ne peut pas être dissociée de la politique relative aux autres modes de transport. C'est pourquoi ils demandent d'inclure la politique (tarifaire) de la SNCB dans une vision interfédérale intégrée et coordonnée de la mobilité qui en ce moment fait défaut. Les Conseils demandent dès lors de développer une telle vision au plus tôt et d'être impliqués dans son élaboration et sa concrétisation.

La suppression des cartes train hebdomadaires a déjà poussé plusieurs utilisateurs de ces cartes à abandonner le train pour la voiture. L'éventuelle suppression des cartes pour les familles nombreuses pourrait avoir le même effet. D'après les Conseils, avec une différenciation tarifaire selon la période de la journée, le train pourrait devenir moins intéressant pour les voyageurs actuels et potentiels, ce qui ne ferait qu'empirer les problèmes de mobilité actuels. Les Conseils avancent diverses raisons pour étayer leur position. Premièrement, le principal avantage du train par rapport à la voiture, c.-à-d. le prix, serait réduit ou neutralisé. Deuxièmement, certains voyageurs pourraient être moins enclins à payer : celui qui n'est pas prêt ou qui n'a pas la possibilité de payer plus pour ses déplacements en train durant les heures de pointe passera à un autre mode de transport. Troisièmement, l'application du système d'intervention de l'employeur dans le prix du transport en train des travailleurs se compliquerait, ce qui dissuaderait bon nombre d'employeurs et de travailleurs de (continuer de) prendre le train.

Les Conseils ne comprennent pas pourquoi la SNCB veut punir les usagers fidèles qui représentent une grande partie de ses revenus et qui en plus contribuent à l'amélioration de la mobilité grâce à leur choix de prendre le train. Selon les Conseils, la SNCB devrait au contraire faire des efforts pour que le train devienne une alternative valable à la voiture et pour attirer ainsi davantage de voyageurs. Sinon, encore plus de travailleurs que maintenant renonceront à leur travail actuel pour des raisons de mobilité (et préféreront un emploi plus près de chez eux).

### 3 Les déplacements en train ne seront pas mieux répartis dans le temps

Les Conseils sont d'avis qu'une différenciation tarifaire selon le moment de la journée ne permettra pas une meilleure répartition dans le temps des déplacements en train, car :

- la grande majorité des travailleurs du secteur privé (87,1% d'après l'enquête sur les forces de travail, SPF Économie, Statistics Belgium) n'ont pas le choix d'effectuer leurs déplacements domicile-travail en dehors des heures de pointe, pour des raisons professionnelles et/ou personnelles ;
  - Raisons professionnelles : seule une infime partie des travailleurs peuvent décider leurs horaires eux-mêmes. Les travailleurs qui ne bénéficient pas d'un horaire variable ou qui font du travail partiel, les intérimaires et les travailleurs qui prestent des heures supplémentaires à la demande de leur employeur ne le peuvent par exemple pas. Ceux qui bénéficient d'un horaire variable continueront aussi de se déplacer aux heures de pointe, car les plages horaires durant lesquelles ils doivent obligatoirement commencer et terminer (généralement de 7h à 9h le matin et de 16h à 18h le soir) coïncident avec les heures de pointe.
  - Raisons personnelles : les travailleurs ayant des enfants, par exemple, ou les travailleurs plus âgés qui accueillent leurs petits-enfants sont contraints de facto à conduire les enfants à l'école ou à les y rechercher lorsque la journée d'école commence et se termine.
- pour des raisons d'organisation de la production et des services, la plupart des secteurs ne peuvent pas se permettre de ne fonctionner qu'en dehors des heures de pointe, car la continuité des tâches respectives serait ainsi menacée dans l'industrie, les services, la distribution, la construction, etc.

Même si chacun pouvait choisir le moment de ses déplacements, des tarifs plus bas durant les heures creuses n'amélioreraient pas automatiquement le degré d'occupation des trains pendant cette période. La qualité et la quantité (fréquence) de l'offre ferroviaire durant les heures creuses sont tout aussi importantes que les tarifs.

### 4 La politique tarifaire de la SNCB ne sera pas simplifiée

La SNCB veut simplifier sa politique tarifaire. Si les plans de différenciation tarifaire selon l'heure de la journée occasionnent un nombre plus élevé de ses produits (par exemple titres de transport pour des déplacements durant les heures de pointe et titres de transport pour des déplacements durant les heures creuses) et de ses tarifs (tarifs heures creuses et tarifs heures de pointe pour les différents titres de transport), la SNCB n'atteindra assurément pas son objectif en la matière.

## 5 Mettre les plans en pratique ne sera pas une sinécure

Les Conseils se demandent comment et à quel prix les acteurs de la SNCB, les secrétariats sociaux et les services RH des entreprises pourront mettre ces plans en pratique.

Un exemple général pour illustrer les réflexions pratiques des Conseils : Jean-Marie vit à Charleroi. Il travaille à La Hulpe. Il est séparé et a la garde alternée de ses 2 enfants, une semaine sur deux. Lorsqu'il a ses enfants, il prend le train de 8h24 à Charleroi. Quand il n'a pas ses enfants, il prend le train de 6h47. Son abonnement de train lui coûte actuellement XX €. Son employeur lui rembourse YY. Qu'en sera-t-il dans le cas d'une tarification différenciée ? Quel montant son employeur devra-t-il rembourser ? Comment gérer cela au niveau administratif ?

Quelques questions spécifiques pour illustrer les réflexions pratiques des Conseils :

- en ce qui concerne les heures de pointe : à quelles heures de pointe songe la SNCB ? Est-ce que les déplacements durant les heures de pointe sont des déplacements dont le début et la fin tombent pendant les heures de pointe ou dont uniquement le début tombe pendant ces heures ?
- en ce qui concerne le contrôle : les accompagnateurs de train devront-ils contrôler que le tarif adéquat a été payé ? Les services HR des entreprises devront-ils vérifier les heures des déplacements domicile-travail des travailleurs ? Les travailleurs devront-ils justifier les heures de leurs déplacements domicile-travail ?
- en ce qui concerne la fixation des tarifs : comment va-t-on fixer le prix d'un abonnement pour un travailleur qui change d'utilisation de manière journalière ou hebdomadaire (par exemple un travailleur qui se rend à son travail un jour par semaine durant les heures de pointe, mais effectue les autres jours de la semaine le même trajet en dehors des heures de pointe ?), ou d'un travailleur qui travaille aussi bien pendant la semaine que pendant le week-end et qui a donc une probabilité importante d'utiliser le train à cheval sur les deux systèmes (heures de pointe et heures creuses) ?
- en ce qui concerne la facturation : si un abonnement mixte est mis en place, comment sera-t-il facturé ? Comment les utilisations mixtes (début avant ou après les heures de pointe) seront-elles facturées pour les autres titres de transport que les abonnements ?
- en ce qui concerne les trains supprimés : si un voyageur achète son ticket une heure avant l'heure de pointe et que son train est annulé, doit-il payer un supplément pour monter dans le prochain train qui passera pendant les heures de pointe ?
- en ce qui concerne les trains en retard : si un voyageur constate que son train a du retard et qu'il poursuit son trajet durant les heures de pointe, devra-t-il payer un supplément ?
- en ce qui concerne les titres de transport : Y aura-t-il un abonnement pour les déplacements en dehors des heures de pointe, un abonnement pour les déplacements pendant les heures de pointe et un abonnement mixte ? Ou bien tous les titres de transport deviendront-ils uniques ? Les formules d'abonnement vont-elles disparaître à terme, car jugées inutilisables ?
- quel sera l'impact d'un système de tarifs différenciés selon la période de la journée sur les autres produits de la SNCB (Key-Card, Railpass, Go Pass,...) ?
- en ce qui concerne les réservations : comment fonctionnera le système de réservation de titres de transport à la SNCB ?

## **6 Le système du tiers payant se compliquera et/ou sera menacé avec toutes les conséquences financières pour les employeurs et l'Etat**

Si la SNCB applique son projet de différenciation tarifaire selon la période de la journée aux abonnements de train pour les déplacements domicile-travail, les employeurs qui ont conclu une convention tiers payant<sup>1</sup> seront « pénalisés », dans la mesure où ils devront payer davantage pour les abonnements destinés à leur personnel qui se déplace aux heures de pointe (c'est-à-dire la grande majorité de leurs effectifs).

Le cas échéant, le fédéral devra également déboursier plus pour tous ces abonnements, ce qui pourrait hypothéquer la pérennisation et la prolongation du financement public du système du tiers payant, car :

- l'enveloppe budgétaire que le fédéral réserve à la SNCB pour l'application du système du tiers payant est un montant fixe (enveloppe fermée) qui semble déjà insuffisant (pour l'année à venir) ;
- le système du tiers payant n'est pas un système définitif, au sens où il doit être renégocié lors de la conclusion de chaque contrat de gestion.

À cet égard, les Conseils insistent pour que, durant les négociations sur les nouveaux contrats de gestion, on s'assure du respect de l'esprit des AIP successifs, dans lesquels le Groupe des 10 plaide pour la pérennisation et la prolongation du financement de l'intervention de l'Etat dans le cadre du système 80/20 avec une enveloppe ouverte.

## **7 Employeurs et travailleurs devront supporter des coûts supplémentaires**

Les Conseils constatent que les dotations publiques octroyées à la SNCB dans le cadre des conclaves budgétaires successifs ont été revues à la baisse, alors que les moyens pour l'entretien et le renouvellement du matériel sont déjà insuffisants pour assurer un transport ferroviaire de qualité. Compte tenu du cadre budgétaire des pouvoirs publics et de la situation financière de la SNCB, une gestion responsable des ressources financières, techniques et humaines dont la SNCB dispose est d'autant plus importante.

La nouvelle politique tarifaire doit contribuer à l'équilibre financier de la SNCB. Cette politique tend donc notamment à réaliser ces deux objectifs : attirer un nouveau public pour générer de nouvelles recettes, d'une part, et augmenter les recettes auprès des usagers existants, d'autre part. Pour accroître les recettes auprès des usagers existants, il serait ainsi tenu compte de l'élasticité-prix de la demande de transport ferroviaire. Autrement dit, les tarifs seraient majorés si cela n'entraîne pas une baisse du nombre d'usagers, car cela annulerait l'impact positif de la hausse tarifaire sur les recettes.

---

<sup>1</sup> Une convention tiers payant est une convention sur base de laquelle l'employeur prend à sa charge au moins 80% du prix de la carte train et où l'Etat prend à son compte le pourcentage restant de ce prix.

Il est clair que l'élasticité-prix de la demande de transport ferroviaire est relativement faible dans le cadre de l'utilisation du rail pour les déplacements domicile-travail (par rapport à l'utilisation du rail par les jeunes, pour les excursions en famille, etc.). Selon les Conseils, la différenciation tarifaire visée est dès lors dictée par des raisons budgétaires.

Les Conseils soulignent qu'une différenciation tarifaire selon la période de la journée appliquée aux abonnements de train pour les déplacements domicile-travail ferait peser les restrictions budgétaires imposées à la SNCB par l'Etat fédéral sur l'ensemble du monde du travail (employeurs comme travailleurs), et ce pour les raisons suivantes :

- les plans de la SNCB entraîneraient des frais supplémentaires pour les travailleurs qui se déplacent avec les transports en commun et qui reçoivent pour cela une intervention financière de leur employeur dont le montant est fixé dans la CCT 19octies ;
- ces plans engendreraient également des coûts supplémentaires pour les employeurs qui accordent à leurs travailleurs pour cela une intervention financière plus avantageuse que celle fixée dans la CCT19octies.

## **8 La tendance à la simplification administrative sera freinée**

La différenciation tarifaire pour les abonnements de train domicile-travail générerait des coûts supplémentaires pour les secrétariats sociaux et les services RH des entreprises, car le suivi administratif d'une telle politique tarifaire est non seulement très complexe et laborieux, mais également onéreux. En effet, tant dans les grandes entreprises que dans les PME, des applications devront être développées pour relever et contrôler (automatiquement ou manuellement) toutes ces informations ; les secrétariats sociaux ont besoin à cet effet d'un nouveau mode de traitement des données d'informations, etc.

La charge administrative liée à une telle différenciation des tarifs imposerait un effort disproportionné à charge des entreprises et des travailleurs, surtout si cette mesure devait être imposée unilatéralement par la SNCB et tant que le transport ferroviaire ne constitue pas une alternative à part entière au transport routier.

## **9 Des tarifs différenciés ne sont pas adaptés à l'organisation actuelle et aux tendances sociétales**

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que les plans de la SNCB visant à différencier les tarifs selon le moment de la journée ne sont pas adaptés à l'organisation actuelle de notre société (heures d'ouverture des structures d'accueil pour enfants, des écoles, des magasins, des services publics,...) et du travail (pôles d'emploi dans les grandes villes et leur périphérie, aucun droit des travailleurs quant à leurs horaires de travail, ...). En outre, ces plans ne tiennent pas compte des tendances sociétales (progression de la coparentalité, familles recomposées, familles monoparentales, garde alternée des enfants,...).

Les Conseils font remarquer que des tarifs de train plus élevés durant les heures de pointe pourraient inciter les parents à exercer une pression sur les structures d'accueil pour enfants à élargir leurs heures d'ouverture afin de pouvoir bénéficier des tarifs « heures creuses ». Cela signifierait que les coûts pour ces services d'accueil augmenteraient, que la qualité de vie des enfants et de leurs parents serait affectée et que les conditions de travail du personnel de puériculture se détérioreraient.

La pression supplémentaire sur les travailleurs pour qu'ils travaillent suivant des horaires atypiques pourrait aussi être exercée dans d'autres secteurs d'activités tels que la distribution, les écoles, les hôpitaux et les services publics (services communaux,...). Cette pression aurait à son tour des conséquences psychosociales pour les travailleurs et détériorerait l'équilibre entre leur vie privée et leur vie professionnelle.

Enfin, n'oublions pas que, selon les Conseils, faire la navette est la réponse de nombreux travailleurs au morcellement du territoire (lieux de travail<sup>2</sup> et logements situés dans des endroits difficilement accessibles ou inaccessibles en transports en commun) et à l'inadéquation géographique des compétences (disparité entre les qualifications demandées et les profils disponibles<sup>3</sup>), lesquels génèrent tous les deux d'importants flux de transport vers les villes et leur périphérie aux heures de pointe. De nombreux travailleurs font la navette pour aller travailler dans les grandes villes, où de nombreux emplois sont disponibles pour les personnes hautement qualifiées dans l'économie de la connaissance. Inversement, des travailleurs peu qualifiés dépendant de la voiture et vivant dans certains quartiers urbains font la navette vers des sites de travail et industriels plus difficilement accessibles, où ils peuvent trouver davantage de travail.

## 10 La différenciation tarifaire envisagée est injuste

Il serait injuste de différencier les tarifs des abonnements pour les déplacements domicile-travail selon le moment de la journée, car :

- ceci constitue une source d'inégalité de traitement entre les travailleurs/secteurs en raison du fait qu'elle imposerait un tarif majoré à la grande majorité des travailleurs (qui ne disposent d'aucun droit quant à leurs horaires) et des secteurs (qui ne peuvent pas adapter leurs horaires aux plans de la SNCB) .
- ce sont les travailleurs avec les revenus les plus bas et avec les déplacements domicile-travail les plus longs qui seraient le plus touchés : les travailleurs avec les déplacements domicile-travail les plus longs ont en effet une plus grande probabilité de se retrouver dans les heures « tarif heures de pointe ». Les travailleurs avec les revenus les plus bas seraient plus touchés par la perte de revenus découlant d'une augmentation des tarifs durant les heures de pointe que les travailleurs ayant des revenus plus élevés.
- les clients les plus fidèles de la SNCB, c.-à-d. les personnes qui assurent à la SNCB une grande partie de ses revenus et qui adoptent déjà un comportement écologique ainsi qu'exemplaire vis-à-vis de la société belge dans son ensemble, seraient les victimes.

---

<sup>2</sup> Par exemple, les zonings industriels ou les centres commerciaux en périphérie des villes.

<sup>3</sup> Par exemple, conjonction de nombreux emplois pour les profils hautement qualifiés et d'un chômage élevé chez les personnes peu qualifiées dans certaines villes.

## 11 Des tarifs différenciés aux heures de pointe et aux heures creuses sous-entendent des horaires variables, mais...

Les plans de la SNCB sous-entendent un système d'horaires variables (où les travailleurs peuvent choisir dans une période fixée le début et la fin de leur journée de travail), mais :

- un tel système ne peut pas être utilisé dans chaque régime de travail (par ex. pas pour le travail posté).
- un tel système n'est pas applicable (ou difficilement) pour un grand nombre de secteurs, entreprises et fonctions, pour des raisons d'organisation de la production et des services. Comment la continuité des tâches respectives dans l'industrie, les services, la distribution, la construction, etc. peut-elle être garantie si chaque travailleur travaille à horaires variables ? Celui qui, par exemple, travaille à un guichet, doit manipuler une machine, travaille en équipe ou effectue un travail dépendant du rythme de la chaîne ne pourra pas demander de travailler selon un horaire variable.
- il manque actuellement un cadre légal pour un tel système.

## 12 Les problèmes d'image de la SNCB vont s'aggraver

La SNCB est actuellement déjà confrontée à des problèmes d'image liés aux retards des trains, à la suppression de trains, aux grèves de trains, à des correspondances ratées, etc. Une majoration des tarifs aux heures de pointe ne ferait qu'aggraver ces problèmes.

Assistaient à la séance plénière commune du 26 janvier 2016, tenue sous la présidence de Monsieur R. TOLLET, Président du Conseil Central de l'Economie, et P. WINDEY, Président du Conseil National du Travail:

***Membres du Conseil Central de l'Economie:***

**Membres nommés sur la proposition des organisations représentant l'artisanat, le petit et moyen commerce et la petite industrie:**

Madame DEITEREN et Monsieur ISTASSE

**Membres nommés sur la proposition du secteur non marchand fédéral en Belgique:**

Mesdames SLANGEN et URBAIN

**Membre nommé sur la proposition des organisations représentatives des travailleurs:**

Fédération générale du Travail de Belgique: Madame DEBACKER

**Etait présent à la réunion en tant qu'expert du Conseil:**

Madame DE JONGHE

***Membres du Conseil National du Travail:***

**Organisations des employeurs:**

Organisations des classes moyennes: madame DEITEREN et Messieurs CABOOTER et ISTASSE

Alliance agricole belge: Monsieur BOTTERMAN

Union des entreprises à profit social : Madame SLANGEN

**Organisations des travailleurs:**

Fédération générale du Travail de Belgique: Mesdames DUROI et ULENS et Monsieur VANDER LINDEN

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique: Messieurs MAISIN et VERJANS

Centrale générale des Syndicats libéraux de Belgique: Madame LOGIST

**Etait également présents à la réunion en tant qu'experts du Conseil:**

Mesdames RAMAKERS et VERMEERSCH et Messieurs DE CANG et DEWEVRE

**Était présent à la réunion en tant que représentant du Ministre du Travail:**

Monsieur DE GOLS