



**sabadell  
universitat**

INFORMACIÓ  
REFLEXIÓ  
DEBAT  
CONEIXEMENT

QUARTA EDICIÓ DE SABADELL UNIVERSITAT  
DEL 4 AL 8 DE JULIOL DE 2005

**Els desplaçaments domicili-treball gratuïts amb tren: una  
experiència innovadora a Bèlgica**

## **S6. Mobilitat i lloc de treball. Com arribem als polígons industrials?**

**Guy Hendrix**, assessor de política ferroviària del Ministeri de *Public Enterprise*

Sabadell, juliol de 2005

organitzadors:



patrocinadors:



**SABADELL UNIVERSITAT**

# Els desplaçaments domicili- treball gratuïts amb tren

Una experiència innovadora a Bèlgica

6 de juliol 2005

Guy HENDRIX

# Une grande armée en route

- Chaque jour, 300.000 personnes se déplacent vers Bruxelles pour y travailler
- En plus, déplacements vers d'autres villes
- Moyen de transport dominant = voiture privée

# Il faut le faire

- Johan Vande Lanotte (sp.a), ministre des Entreprises Publiques
- Inciter les gens à choisir le train
- Offrir les transports publics gratuits
  - Expérience ville de Hasselt
  - Ticket “senior”
  - Fonctionnaires région flamande

# Bien trouvé et très simple

- Si l'employeur accepte de payer 80% de la carte-train, l'Etat s'engage à payer 20%
- La firme signe un contrat avec la SNCB
- Les travailleurs de cette firme reçoivent leur carte-train au guichet sans rien payer
- La SNCB envoie une facture globale à la firme et récupère 20% de l'Etat

# Comment ça marche

- Convention collective (1962) impose intervention de l'employeur de 60% du prix de la carte-train
- Certains employeurs accordent déjà 100% (administrations locales, environ 40.000 salariés secteur privé)
- Début 2004 : 228.000 navetteurs en train

# On passe à la caisse

30 km	80 €/mois	32 €
60 km	125 €/mois	48 €
90 km	160 €/mois	60 €

# ...,3,2,1 : on y va

- Phase 1 : à partir du 1 mars 2004
  - Fonctionnaires Etat fédéral
  - Travailleurs entreprises publiques (Poste, Belgacom, Biac)
  - 250.000 personnes
- Phase 2 : à partir du 1 janvier 2005
  - Toutes les entreprises privées
  - 2.200.000 salariés

# Fort bien, et les chiffres?

- Secteur public fédéral
  - En 2004, 10.010 nouvelles cartes-trains (brut)
  - Croissance nette de 54.221 à 57.483 utilisateurs, soit +3.262 (net), ou + 6%
  - Fin mai 2005, + 3.993 nouvelles cartes (brut)

# Encore des chiffres

- Secteur privé
  - Du 1 janvier 2005 au 31 mai 2005
  - 1.021 contrats signés pour 27.979 cartes-trains
  - Résultat encore modeste, mais prometteur
  - En 2004, il y avait 140.000 cartes-trains dans le secteur privé

# Mai 2005

- 236.000 cartes-train domicile-travail, dont
  - 57.000 secteur public fédéral : devenu gratuit par la mesure
  - 38.000 secteur public local : au moins 20.000 déjà pris en charge par l'administration concernée, à ses frais
  - 28.000 secteur privé : gratuit par contrat
  - 20.000 secteur privé déjà pris en charge par l'employeur
  - 93.000 secteur privé “ancien régime”
- Conclusion : la majorité des navetteurs se déplace déjà gratuitement par train pour aller travailler

# Win-win

## Pour le salarié

- Carte-train gratuite
- Pas d'avance à déboursier
- Plus de contribution personnelle de 40%
- Extension d'un avantage social

## Pour la firme

- Coût relativement modeste (de 60 à 80%)
- Administration simple
- Image sociétal positif

“ mon boulot est loin de la gare”

1 juillet 2004 : le prix du transport urbain bruxellois est inclus dans le système, pour le rendre encore plus attractif

# Et ça coûte combien cette folie?

- Budget prévu
  - 4,7 millions en 2004
  - 19,3 millions en 2005
  - 23,7 millions en 2006
  - 28,1 millions en 2007
- Facture réelle en 2004 : 4,8 millions
- Investissement mineur avec un potentiel énorme

# Maillot jaune pour le train

- Mode de transport le plus efficace et économique pour déplacer de grandes masses sur des distances longues (intercity)
- Navetteurs = potentiel de marché important
- Autres mesures nécessaires

# Au secours, ça va trop vite

- Nombre voyageurs +25% de 2000 à 2006
- Objectif +25% de 2006 à 2012
- Problèmes de capacité
  - Places assises : acquisition matériel roulant
  - Saturation : extension de 2 à 4 voies
  - Bottle neck Bruxelles : nouveau détour à faire
  - Réseau ferroviaire suburbain complémentaire

# Il n'y a pas que le train

- Le train ne vient pas à domicile
- Accès facile aux gares (bus, voiture, bicyclette)
- Développer lieux de travail près des gares
- Coopération avec réseaux métro tram bus
- Ne résoud pas le problème des zonings industriels décentralisés