

A stylized, light yellow graphic of a train, showing the roof, windows, and front end, positioned behind the main title text.

Aller au travail en train

Guide pratique pour stimuler l'usage du train

Limiter l'ampleur du réchauffement climatique implique une réduction massive et rapide des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le transport représente 21,5 % des émissions de GES en Belgique¹ et le transport routier en est l'une des principales sources.

Basculer vers une mobilité plus durable, moins polluante et moins émettrice de gaz à effet de serre est donc crucial. Pour relever le défi que représente le transfert modal vers des modes de transport plus durables, les autorités publiques (ré)investissent massivement dans les transports publics afin que ceux-ci puissent devenir une réelle alternative à l'utilisation de la voiture.

1. Source : *Climat.be, inventaire national des émissions de GES 2023, portant sur les émissions 1990-2021.*



Pour cela, le Gouvernement fédéral a adopté en mai 2022 la Vision Rail 2040, qui définit le cadre de la politique ferroviaire pour les vingt prochaines années. Elle ambitionne d'augmenter la part modale du rail pour le transport de personnes de 8 à 15 % en 2040² et de faire du rail « la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique ». Pour y arriver, ce plan mise sur l'augmentation de l'attractivité de l'offre pour attirer de nouveaux clients et sur le renforcement quantitatif et qualitatif de son offre.

Les ambitions pour le rail à l'horizon 2040 concernant le transport de personnes

- ⦿ Un train toutes les 15 minutes à proximité des grandes villes et sur les axes les plus fréquentés et toutes les 30 minutes sur le reste du réseau
- ⦿ Un système permettant de mieux garantir les correspondances
- ⦿ Une amplitude horaire élargie (le matin et le soir)
- ⦿ Une augmentation de la vitesse commerciale sur les longues distances pour mieux concurrencer la voiture
- ⦿ Une tarification attractive et simplifiée (avec des formules intégrant les autres opérateurs de transport)
- ⦿ Des gares et des trains plus accueillants et accessibles (y compris pour les PMR), propres et sûrs
- ⦿ Le développement de la multimodalité avec de meilleures connexions avec les moyens de transport régionaux et les autres modes déplacement
- ⦿ Une meilleure accessibilité des gares pour les modes actifs (vélo et marche) et partagés (carsharing notamment)



Les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel (le gestionnaire de l'infrastructure) 2023-2032³ définissent leurs missions de service public en fonction des objectifs fixés dans le cadre de la Vision Rail 2040. L'offre doit ainsi augmenter de près de 10 % à l'horizon 2032. Le plan de transport de la SNCB 2023-2026 prévoit déjà 2.000 trains en plus par semaine. Plus de la moitié des gares verront leur offre croître. Toutefois, le rail belge devra aussi surmonter de nombreuses difficultés pour parvenir à augmenter son offre : recruter massivement et former le personnel, disposer du matériel roulant supplémentaire à temps et à heure et continuer à exploiter tout en poursuivant les travaux de renouvellement de l'infrastructure qui engendrent leurs lots de coupures de ligne, de circulation à voie unique et donc de retards. Malgré ces écueils de taille, la vision Rail 2040 permettra à la Belgique de disposer d'un réseau de chemins de fer performant à l'horizon 2040, maillon principal de la mobilité durable sur son territoire.

2. Pour le transport de marchandises, l'objectif est de parvenir à 20 % de part modale en 2040. Elle est de 12 % au moment de l'adoption de la Vision Rail 2040.

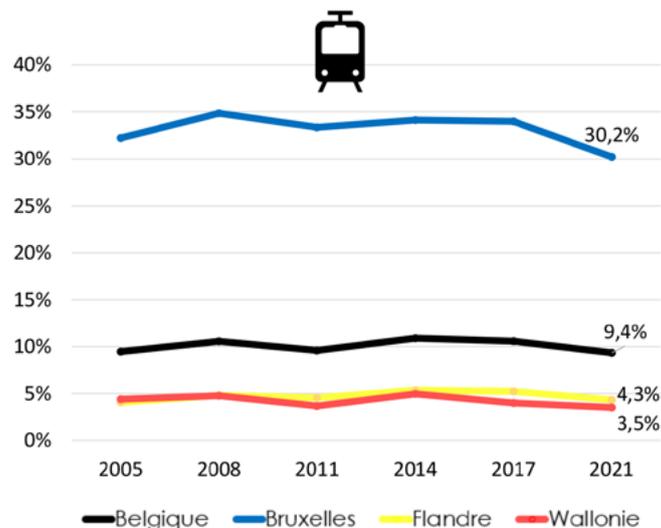
3. Ainsi que les plans pluriannuels d'investissements ferroviaires.



1. Se rendre au travail en train

Selon la dernière enquête fédérale sur les déplacements domicile-lieu de travail 2021-2022, 9,4 % des travailleurs belges se rendent au travail en train mais seulement 3,5 % des travailleurs wallons.

Part modale du train (selon l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-lieu de travail 2021-2022) :



Source : SPF Mobilité et Transports

Le train a été fort impacté par la crise sanitaire. Depuis l'enquête précédente (2017), son utilisation a régressé de 11 %, ce qui fait tomber la part modale du train au niveau de celle de 2005. Cette diminution s'explique par les mesures mises en place lors de la crise sanitaire (distanciation, port du masque, ventilation) et la difficulté du respect de ces mesures dans les espaces confinés des trains. Une seconde raison est la forte augmentation du nombre de jours de télétravail (devenu structurel) depuis les confinements, qui touche principalement ce moyen de transport. Cependant, une étude du Bureau du Plan⁴ confirme qu'une offre ferroviaire adaptée en fonction des objectifs de la Vision Rail 2040 pourrait accroître l'utilisation du train de plus de 40 %⁵ à l'horizon 2040, même si cette augmentation sera moindre pour les déplacements domicile-travail.

4. Alternatief treinaanbod in PLANET, Impact op de vraag naar personenvervoer tegen 2040, Federaal Planbureau, November 2023.

5. Mesurée en voyageur-kilomètre (unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur un kilomètre).



2. Quelle intervention de l'employeur dans l'abonnement de train pour le trajet domicile-travail ?

CCT 19/9

Dans le secteur privé, les interventions de l'employeur dans les frais de déplacement domicile-travail sont régies par la CCT interprofessionnelle n° 19 qui date de 1975 mais qui a été adaptée au fil du temps. La CCT 19/9, conclue le 23 avril 2019, fixe les interventions minimales que les employeurs sont légalement tenus de payer aux travailleurs.

En ce qui concerne le transport organisé par la SNCB, l'intervention de l'employeur dans le prix du titre de transport utilisé est calculée sur la base de la grille de montants forfaitaires, qui figure à l'article 3 de la CCT 19/9. Cette grille fournit les interventions obligatoires de l'employeur en fonction de la distance parcourue.

Pour consulter la CCT 19/9 : <https://cnt-nar.be/sites/default/files/documents/CCT-COORD/cct-019-09.pdf>

À partir du 1/6/2024, l'intervention de l'employeur dans le prix de l'abonnement a été portée à 71,8 % du prix de la carte train. Les montants forfaitaires de la grille de l'article 3 ont été mis à jour (voir article 3 de la CCT 19/11 [<https://5339.f2w.bosa.be/sites/default/files/documents/fr/cct-19-11.pdf>]). La CCT 19/11 prévoit aussi une adaptation de la grille chaque 1^{er} février de 2025 à 2029 (à consulter sur le site du Conseil National du Travail). Les abonnements FLEX sont à présent intégrés dans la grille.

Les CCT sectorielles et d'entreprise

Beaucoup de secteurs prévoient des interventions de l'employeur dans l'abonnement de train supérieures à la CCT 19/9. Il faut vérifier pour chaque commission paritaire quelles sont les dispositions en vigueur dans le secteur. Le lien suivant vous permettra de trouver la CCT applicable pour les frais de déplacement :

<https://emploi.belgique.be/fr/themes/commissions-paritaires-et-conventions-collectives-de-travail-cct/conventions-collectives-3>

Sélectionnez votre commission paritaire et ensuite « Prime et indemnités pour le travailleur actif » dans la colonne de gauche et « Interventions dans les frais de déplacement » dans la colonne de droite.

De fait, ces secteurs recommandent souvent la conclusion d'une convention tiers-payant avec la SNCB (voir encadré au point 4) qui permet à l'employeur qui prend en charge minimum 80 % de l'abonnement de bénéficier d'une intervention de l'État pour les 20 % restants. Les travailleurs bénéficient alors d'une gratuité complète de leurs déplacements domicile-travail en train.

Les CCT négociées dans les entreprises prévoient des interventions supérieures à la CCT sectorielle.

Le tableau suivant montre que **68 % des travailleurs belges** (dont les entreprises ont participé à l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022) et **65 % des travailleurs wallons bénéficient de la gratuité totale de leur abonnement de train.**



Mesures en faveur des transports collectifs :

Mesure		% travailleurs			
		100 % gratuit	> min. CCT 19/9	= min. CCT 19/09	Autres
Train	Bruxelles	76 %	4 %	9 %	12 %
	Flandre	67 %	6 %	21 %	5 %
	Wallonie	65 %	5 %	23 %	7 %
	Belgique	68 %	6 %	19 %	7 %

Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-lieu de travail 2021-2022, p. 46.

L'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022 permet aussi de mettre en évidence l'efficacité de la mesure de gratuité des transports en commun : parmi les employeurs qui offrent cette gratuité, 19 % des travailleurs utilisent les transports en commun, alors que ce chiffre n'est que de 12 % chez les employeurs qui ne la proposent pas⁶.

3. L'avantage fiscal lié à l'utilisation du train

L'intervention patronale dans l'abonnement de train est totalement exonérée d'impôts si vous optez pour la déductibilité forfaitaire des frais professionnels.

En pratique, l'employeur indique le montant de l'indemnité pour l'abonnement de train (qu'il paie au travailleur directement ou qu'il paie à la SNCB en cas de système tiers-payant) sur la fiche fiscale 281.10, sous la rubrique 14 a) « Transport public en commun ». Dans votre déclaration d'impôt, il suffit de reprendre ce montant au code 1254/2254 et de l'indiquer également au code 1255/2255 pour pouvoir bénéficier de l'exonération.

4. Les abonnements, abonnements combinés et le système du tiers-payant

La SNCB propose des abonnements standards de 1, 3 et 12 mois.

Depuis peu, il existe aussi des abonnements FLEX, développés dans le cadre de la pratique du télétravail. Ils permettent de voyager 2 à 3 jours par semaine sur le même trajet (aller et retour) mais nécessitent l'emploi d'un smartphone. 2 formules annuelles (80 ou 120 jours de voyage à utiliser en 12 mois) et 2 formules mensuelles (6 ou 10 jours de voyage) sont disponibles.

Il existe aussi l'abonnement mi-temps qui comprend 5 trajets aller et 5 trajets retour sur 1 période de 15 jours. L'abonnement Unlimited permet l'accès à tout le réseau de la SNCB, pendant 1, 3 ou 12 mois.

Tous ces abonnements sont combinables avec des abonnements SNCB et TEC, STIB ou De Lijn.

6. Enquête fédérale sur les déplacements domicile-lieu de travail 2021-2022, p. 53.



Le système de tiers-payant à la SNCB

Le système 80/20 est un régime de tiers-payant par lequel les employeurs peuvent offrir à leurs travailleurs la gratuité de leurs déplacements domicile-travail par le biais d'un abonnement SNCB ou SNCB/STIB en deuxième classe. Les employeurs qui souhaitent appliquer ce système concluent alors une convention tiers-payant 80/20 avec la SNCB : l'employeur prend en charge 80 % du prix de l'abonnement et les pouvoirs publics fédéraux les 20 % restants. Tous les abonnements SNCB 2e classe entrent en ligne de compte pour l'application du système 80/20. La combinaison avec un abonnement de la STIB également.

Si le système de tiers-payant 80/20 est avantageux pour le travailleur puisque qu'il bénéficie de fait de la gratuité, il présente aussi un intérêt pour les employeurs : possibilité de récupération de la TVA à 6 % et simplification administrative (système de facture mensuelle, plus d'intervention à payer directement au travailleur, gestion aisée des abonnements).

Comme avec les sociétés de transports régionaux, un employeur peut aussi conclure un contrat tiers-payant avec la SNCB dans lequel il spécifie le pourcentage du remboursement qu'il souhaite accorder à ses travailleurs. Le niveau choisi de l'intervention de l'employeur ne peut jamais être inférieur à l'intervention patronale minimale de 71,8 % du prix de l'abonnement au 1/2/2024 (voir les dispositions de la CCT 19/9 ci-avant). Mais plus de 99 % des contrats tiers-payant sont des conventions 80/20.

En outre, depuis la CCT 19/11, si l'intervention de l'employeur passe à 79,3 % (71,8 % + 7,5 %), l'employeur pourra bénéficier d'un crédit d'impôts de 7,5 % du prix de l'abonnement.

www.belgiantrain.be/fr/mobility-for-business/home-work-travel



La SNCB propose aux entreprises le Mobility Pack, qui permet via un seul contrat d'avoir accès aux différents produits de la SNCB, notamment : abonnements de train (également via le tiers-payant) avec ou sans complément transports en commun, formules de parking (vélo ou voiture) et billets de train (en ligne).

www.belgiantrain.be/fr/mobility-for-business/mobility-pack

www.belgiantrain.be/-/media/files/pdf/b-parking/produits-parking-20230424.ashx





5. Combiner le train avec d'autres moyens de transport

Le site de la SNCB répertorie les possibilités de chaque gare en matière de multimodalité :
www.belgiantrain.be/fr/station-information

Avec le vélo

Transporter un vélo classique dans le train est possible mais payant et conditionné à la place disponible pour les accueillir (coût 4 €/trajet). Transporter un vélo pliable est gratuit.

Un planificateur de voyage, BikeonTrain, vous permet de préparer votre trajet avec votre vélo :
https://bikeontrain.belgiantrain.be/fr?utm_medium=referral&utm_source=belgiantrain&utm_campaign=static&utm_content=cta_fr_highlight

Dans presque toutes les gares, il existe des parkings vélos gratuits. Près de 50 gares proposent aussi des parkings sécurisés fonctionnant par abonnement. En outre, des points vélo, proposant différents services (réparations, entretiens, etc.), sont souvent présents dans les très grandes gares.

[www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/
b-parking-bike/my-bike-parking](http://www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/b-parking-bike/my-bike-parking)

[www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/
b-parking-bike/products](http://www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/b-parking-bike/products)

[www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/
b-parking-bike/facilities/bikes](http://www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/b-parking-bike/facilities/bikes)



Avec les transports en commun

Vous pouvez combiner votre abonnement SNCB avec un abonnement aux transports en commun régionaux (TEC, STIB, De Lijn). S'il s'agit d'un abonnement tiers-payant, sachez que le tiers-payant est appliqué aussi pour l'abonnement STIB (mais pas encore pour le TEC ou De Lijn, bien qu'il s'agisse d'une demande des partenaires sociaux).

Des Citypass, permettant l'utilisation combinée des transports en commun et du train, sont disponibles à Charleroi, Liège, Gand et Anvers. A Bruxelles, c'est le titre de transport BRUPASS qui permet d'emprunter tous les transports en commun en Région bruxelloise. Le titre BRUPASS XL permet de voyager avec les trains, trams, bus et métros de la zone Bruxelles ainsi que dans la nouvelle zone élargie de 11,5 km autour de Bruxelles. Pour les voyages en train, cette zone couvre les 35 gares de la région de Bruxelles-Capitale (zone BRUPASS) et également 18 gares autour de Bruxelles-Capitale.

[www.belgiantrain.be/fr/tickets-and-railcards/train-and-other-transport/
train-bus-tram-metro](http://www.belgiantrain.be/fr/tickets-and-railcards/train-and-other-transport/train-bus-tram-metro)





Avec les moyens de mobilité partagée

Dans les grandes gares, vous avez facilement accès aux systèmes de trottinettes, voitures et vélos partagés.

Des voitures Cambio sont disponibles dans 64 gares belges.

Dans les grandes gares bruxelloises, à Liège, Mons et Namur⁷, il est possible de louer des vélos Blue-bike.

[www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/
rent-a-car-at-the-station](http://www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/rent-a-car-at-the-station)

[www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/
rent-a-bike-at-the-station](http://www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/rent-a-bike-at-the-station)



Avec la voiture

Plus de 60 gares disposent d'un parking sécurisé. Les usagers de la SNCB bénéficient d'un tarif préférentiel. Certains parkings sont équipés de bornes de recharges pour véhicules électriques.

[www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/
b-parking/my-b-parking](http://www.belgiantrain.be/fr/station-information/car-or-bike-at-station/b-parking/my-b-parking)



6. Par où commencer pour promouvoir syndicalement l'utilisation du train ?

S'il emploie plus de 100 travailleurs, l'employeur doit réaliser tous les 3 ans un diagnostic des déplacements domicile-lieu de travail. Cet état des lieux est soumis au Conseil d'entreprise pour avis et transmis au SPF Mobilité et Transport qui, après analyse, formulera une série de propositions, constituant une base de travail pour la délégation syndicale.

Ce diagnostic vous permettra de connaître la répartition modale du trajet principal des travailleurs et donc le pourcentage d'utilisation du train pour venir au travail.

S'il n'y a pas encore de mobility manager dans votre entreprise, en nommer un et le former constituera une étape importante. En effet, c'est lui qui va concevoir et mettre en œuvre une stratégie de mobilité pour favoriser les déplacements durables.

Ensuite, plusieurs mesures permettront de créer un cadre favorable pour l'utilisation du train :

- promouvoir le train pendant la Semaine de la Mobilité : rappeler aux travailleurs durant la Semaine de la Mobilité les avantages liés à son utilisation et afficher les trajets et horaires permettant de rejoindre l'entreprise ;

7. Le système Blue-bike est beaucoup plus développé en Flandre car le projet est soutenu par le gouvernement régional.



- ⊙ tester les trajets domicile-travail gratuitement en train pendant un mois : <https://unmoisgratuitentrain.be> (attention, c'est l'employeur qui doit en faire la demande) ;
- ⊙ négocier l'introduction du système tiers-payant 80/20 qui permettra la gratuité totale pour les travailleurs (voir encadré ci-avant) ;
- ⊙ négocier un horaire flottant pour que les travailleurs puissent adapter leur horaire de travail à l'horaire des trains ;
- ⊙ proposer un système de retour garanti, qui assure aux utilisateurs des transports publics de pouvoir rentrer chez eux en cas de circonstances exceptionnelles telles qu'une grève, un problème familial, un incident majeur sur la ligne de train, etc. Le retour à domicile est alors garanti par l'entreprise. Il peut se faire par différents moyens : en taxi, avec un autre collègue, par un autre transport collectif ou encore, avec un véhicule de l'entreprise. Ces modalités sont à définir dans un règlement, une CCT ou encore dans le règlement de travail. Cette mesure apporte une sécurité supplémentaire au travailleur, qui est assuré de pouvoir rentrer chez lui en toute circonstance ;
- ⊙ au besoin, prévoir dans le règlement de travail une procédure sans sanction en cas de retard. Il existe sur le site de la SNCB un formulaire à remplir afin de générer une attestation de retard : www.belgiantrain.be/fr/support/customer-service/delay-certificate
- ⊙ vérifier les possibilités d'effectuer facilement le « dernier kilomètre » entre la gare et l'entreprise. Si l'entreprise n'est pas à immédiate proximité de la gare, il est peut-être nécessaire d'améliorer les possibilités d'effectuer ce trajet en transports en commun, à vélo ou encore via une navette (de l'entreprise ou du zoning).

7. En savoir plus

- ⊙ Les Cellules syndicales de Mobilité de la FGTB et de la CSC : <http://rise.be>
- ⊙ Le site de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr>
- ⊙ Le site du SPF Mobilité et transport : <https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/enquete-sur-les-deplacements-domicile-travail/lenquete-sur>
- ⊙ La fiche RISE/Mobilité 25 consacrée à l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail (diagnostic) : <http://rise.be/ressources/fiche-n-25-domicile-lieu-de-travail-le-diagnostic-federal-de-mobilite-veritable-outil-a-l-usage-des-delegations-syndicales.htm>

Une publication des Cellules syndicales de Mobilité
CSC & FGTB

