

# AVIS

## Les adaptations tarifaires prévues pour les abonnements domicile-travail de la SNCB



## Saisine

En vue des adaptations tarifaires prévues pour les abonnements domicile-travail de la SNCB, le Conseil central de l'Économie et le Conseil national du Travail (ci-dessous : les Conseils) ont émis le présent avis, qui a été approuvé le 28 janvier 2025 par leur assemblée plénière commune.

Le présent avis est constitué de quatre parties. La première partie traite de l'augmentation tarifaire des abonnements domicile-travail entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2025, qui a été décidée par le conseil d'administration de la SNCB et au sujet de laquelle Madame Valérie Verzele, directrice générale de la Direction générale « Politique de mobilité durable et ferroviaire » du SPF Mobilité et Transports, en vertu de la loi du 27 juillet 1962,<sup>1</sup> a adressé une demande d'avis à Monsieur Benoît Bayenet, Président du Conseil central de l'économie. La deuxième partie concerne le crédit d'impôt instauré par le gouvernement fédéral à travers la loi du 12 mai 2024 portant des dispositions fiscales diverses. La troisième partie porte sur la proposition de nouvelle adaptation tarifaire des abonnements domicile-travail s'inscrivant dans la réforme de la gamme de tarifs et de produits de la SNCB. La dernière partie traite de la promotion des déplacements multimodaux à travers la politique tarifaire de la SNCB.

Cet avis est basé sur les informations de la SNCB (à propos de l'augmentation tarifaire des abonnements domicile-travail entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2025 et de la proposition de nouvelle adaptation tarifaire limitée de ces abonnements, s'inscrivant dans la réforme de la gamme de tarifs et de produits de la SNCB) et du SPF Mobilité et Transports (sur les performances de la SNCB concernant les indicateurs de performance du contrat de service public 2023-2032 et sur les dispositions de ce contrat qui ont un impact sur les tarifs régulés des abonnements domicile-travail).

---

<sup>1</sup> La loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

## AVIS

### 1. Adaptation tarifaire des abonnements domicile-travail au 1<sup>er</sup> février 2025

#### 1.1. Augmentation tarifaire de 3,03 % à partir du 1<sup>er</sup> février 2025

Les Conseils prennent acte du fait que les tarifs des abonnements domicile-travail (c'est-à-dire le Standard Abonnement, l'Abonnement Mi-Temps et le Flex Abonnement) seront majorés de 3,03 % le 1<sup>er</sup> février 2025. Cette hausse est le résultat d'une augmentation tarifaire (de 0,12 %) en sus de l'indexation tarifaire (de 2,91 %).

#### 1.2. Rapport qualité/prix et conséquences pour le transfert modal recherché

Pour calculer l'augmentation tarifaire (de 0,12 %) qui s'applique au 1<sup>er</sup> février 2025 en sus de l'indexation tarifaire (de 2,91 %), les performances de la SNCB pour l'année 2023<sup>2</sup> quant aux 3 indicateurs de performance (satisfaction client, ponctualité, taux de suppression) sont examinées. Pour l'année 2023, la SNCB a obtenu des résultats moins bons que le seuil de prestation minimale<sup>3</sup> aussi bien en matière de ponctualité (87,5) qu'en ce qui concerne le taux de suppression (0,59) : pour la ponctualité, le seuil inférieur était fixé à 89,1 et pour le taux de suppression, à 0,58. Le seul indicateur de performance pour lequel la SNCB a obtenu un meilleur résultat (7,17) que le seuil inférieur (6,91), tout en étant en deçà de la cible, la valeur de progression<sup>4</sup> (7,27), concerne la satisfaction client.

Les Conseils souhaiteraient que l'augmentation tarifaire (de 3,03 %) instaurée à partir du 1<sup>er</sup> février 2025 soit accompagnée d'une amélioration du service aux voyageurs (ce qui ne peut être garanti actuellement). Ils craignent qu'une augmentation tarifaire associée à une dégradation de la qualité des services puisse conduire à un creusement de l'écart par rapport aux objectifs visés dans le plan d'entreprise 2023-2032 de la SNCB<sup>5</sup> et dans la Vision Rail 2040<sup>6</sup>.

Les Conseils ont constaté que pour pouvoir appliquer une augmentation tarifaire en sus de l'indexation tarifaire, la SNCB doit avoir des résultats meilleurs que le seuil de prestation

---

<sup>2</sup> Il y a donc un décalage de plus d'un an entre les chiffres relatifs aux performances nommées (chiffres pour l'année 2023) et l'augmentation tarifaire au 1<sup>er</sup> février 2025.

<sup>3</sup> Le seuil de prestation minimale correspond au seuil inférieur.

<sup>4</sup> Il s'agit ici de la valeur de progression pour 2023, qui correspond à la valeur cible qui devait être atteinte fin 2023.

<sup>5</sup> Un des objectifs de la SNCB repris dans le plan d'entreprise 2023-2032 de la SNCB consiste à attirer 30 % de voyageurs en plus d'ici 2032 par rapport à 2022.

<sup>6</sup> Selon la Vision Rail 2040, la part modale du train dans le transport de passagers doit atteindre 15 % d'ici 2040 (contre 8 % en 2019).

minimale pour seulement 1 des 3 indicateurs de performance concernés (satisfaction client, ponctualité, taux de suppression).

Ils font remarquer que la taille et les caractéristiques du groupe de clients de la SNCB auprès desquels une entreprise externe mandatée par la SNCB mène des enquêtes pour calculer le score du taux de satisfaction client ne sont pas spécifiées dans l'annexe 9 du contrat de service public 2023-2032 de la SNCB.

En outre, les Conseils attirent l'attention sur le fait que chacun des 3 indicateurs de performance compte pour une part égale dans le calcul de l'ampleur de l'augmentation tarifaire autorisée en sus de l'indexation tarifaire. Les Conseils se demandent si, du point de vue du voyageur, la satisfaction client est perçue comme étant aussi importante que les retards de train et les trains supprimés.

### **1.3. Conséquences financières pour les employeurs et les travailleurs**

Les Conseils font remarquer que du fait de l'augmentation tarifaire valable à partir du 1<sup>er</sup> février 2025, les travailleurs qui reçoivent de leur employeur, pour leurs déplacements domicile-travail effectués avec un abonnement de train, une intervention financière dont le montant a été fixé conformément à la CCT n° 19/9, telle que modifiée par la CCT n° 19/11, devront prendre en charge eux-mêmes 28,9 % du prix de leur abonnement de train, contre 28,2 % du prix de l'abonnement au 1<sup>er</sup> juin 2024.

Les employeurs qui interviennent dans les coûts des déplacements domicile-travail de leurs travailleurs effectués en train à hauteur des montants de l'intervention patronale (fixés conformément à la CCT n° 19/9, telle que modifiée par la CCT n° 19/11) devront eux aussi consentir des efforts financiers plus importants en conséquence de la hausse tarifaire entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2025 : les montants de l'intervention patronale minimale dans le prix d'un abonnement de train pour les déplacements domicile-travail augmenteront en effet de 2,015 % à partir du 1<sup>er</sup> février 2025<sup>7</sup>.

Pour les employeurs qui octroient à leurs travailleurs une intervention financière dans le prix des déplacements domicile-travail avec un abonnement de train dont le montant est supérieur au montant forfaitaire fixé conformément à la CCT n° 19/9, telle que modifiée par la CCT n° 19/11, la majoration tarifaire à partir du 1<sup>er</sup> février 2025 a également pour effet d'accroître leur contribution financière dans le prix de ces abonnements. Cela vaut aussi pour les employeurs qui accordent à leurs travailleurs l'avantage de la gratuité des déplacements domicile-travail via le système de tiers payant 80/20.

---

<sup>7</sup> Conformément à la formule d'ajustement des montants forfaitaires de l'intervention patronale minimale décrite dans la CCT n° 19/11, le premier point de pourcentage de cette adaptation tarifaire est pris en considération à 100 % pour l'augmentation des montants forfaitaires de l'intervention patronale minimale et les points de pourcentage suivants de l'adaptation tarifaire sont pris en considération à 50 %.

## 2. Aligner les modalités de mise en œuvre du crédit d'impôt sur celles de la CCT n° 19/9, telle que modifiée par la CCT n° 19/11

Les Conseils rappellent que le gouvernement fédéral a introduit un crédit d'impôt par la loi du 12 mai 2024 portant des dispositions fiscales diverses<sup>8</sup> dans le but de réduire les conséquences financières de l'indexation des prix des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail pour les travailleurs qui ne bénéficient pas de la gratuité des déplacements domicile-travail avec un abonnement de train à travers le régime de tiers-payant 80/20. Concrètement, cette mesure consiste en une intervention de l'autorité fédérale de maximum 7,5 % dans le prix des abonnements de train pour les déplacements domicile-travail des travailleurs sous la forme d'un crédit d'impôt qui est accordé sur demande aux employeurs dont l'intervention majorée dans le prix de l'abonnement est d'au moins 79,3 %.

Pour qu'un maximum de travailleurs puissent bénéficier des avantages du crédit d'impôt pendant toute la durée de validité de celui-ci, l'intervention de l'employeur devra toujours être d'au moins 71,8 % du prix de l'abonnement SNCB, non seulement en 2024, mais aussi au cours des années suivantes jusqu'au 31 décembre 2027 inclus. La formule convenue dans la CCT n° 19/11 pour l'adaptation annuelle (au 1<sup>er</sup> février) de l'intervention patronale minimale ne peut cependant le garantir (à partir du 1<sup>er</sup> février 2025).

Par conséquent, les Conseils réitèrent leur demande commune<sup>9</sup> d'aligner les modalités de mise en œuvre du crédit d'impôt sur celles de la CCT n° 19/9, telle que modifiée par la CCT n° 19/11. Plus concrètement, ils demandent que les articles 57, §1, 3<sup>ème</sup> alinéa (concernant les conditions d'octroi du crédit d'impôt) et 57, §3 (concernant la période de validité du crédit d'impôt) de la loi du 12 mai 2024 portant des dispositions fiscales diverses soient amendés comme suit.

- Actuellement, l'article 57, §1, 3<sup>ème</sup> alinéa de la loi portant des dispositions fiscales diverses prévoit que la condition à remplir pour bénéficier du crédit d'impôt est que l'intervention majorée de l'employeur dans le prix de l'abonnement soit d'au moins 79,3 %. Les Conseils demandent que cette condition soit modifiée de manière à ce que le crédit d'impôt soit accordé à condition que l'intervention majorée de l'employeur soit supérieure d'au moins 7,5 points de pourcentage au montant de l'intervention patronale qui est déterminé conformément à la CCT n°19/9, telle que modifiée par la CCT n° 19/11, et qui est publié annuellement sur le site web du Conseil national du travail.
- À l'heure actuelle, il est prévu dans l'article 57, §3 de la loi portant des dispositions fiscales diverses que le crédit d'impôt soit accordé pour les interventions de l'employeur payées ou attribuées sur une période de quatre ans (c'est-à-dire du 1<sup>er</sup> janvier 2024 au 31 décembre 2027 inclus). La CCT n° 19/9, telle que modifiée par la CCT n° 19/11, prévoit un mécanisme d'adaptation des montants de l'intervention de l'employeur pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2029 inclus. Par

<sup>8</sup> Voir chapitre 5, articles 56 à 61 inclus de cette loi.

<sup>9</sup> Voir leur [avis du 08/04/2024](#) « Limiter les conséquences négatives de l'adaptation tarifaire des abonnements domicile-travail » (avis CCE 2024-1030, CNT 2.415).

conséquent, les Conseils demandent que la période de validité du crédit d'impôt soit prolongée de 2 ans (c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2029 inclus).

Sans la modification de la loi demandée par les Conseils, les employeurs et/ou les travailleurs courent le risque de ne plus pouvoir bénéficier du crédit d'impôt et de devoir consentir des efforts financiers supplémentaires.

### **3. Proposition d'adaptation tarifaire des abonnements domicile-travail dans le cadre de la réforme de la gamme de tarifs et de produits de la SNCB**

#### ***Réaliser les objectifs visés par la réforme***

Selon les articles 25 et 38 de son contrat de service public 2023-2032, la SNCB est tenue de réformer sa gamme de produits et de tarifs

Les Conseils soutiennent les objectifs visés à travers la proposition de réforme de la gamme de tarifs et de produits de la SNCB, à savoir : augmenter l'attractivité du train et accroître le nombre d'usagers du train qui de surcroît prennent plus souvent le train ; conserver l'équilibre financier global de la SNCB ; lisser les pics de voyageurs durant les heures de pointe et augmenter le nombre de trajets durant le week-end ou les heures creuses pendant la semaine.

#### ***... tout en conservant la structure tarifaire actuelle des abonnements domicile-travail ...***

Dans le cadre de la réforme de sa gamme de produits et de tarifs, la SNCB envisage de réduire la distance maximale tarifée<sup>10</sup> des tickets et des abonnements de 150 à 120 km. Elle envisage également de compenser la baisse de revenus découlant de la réduction des prix pour les longues distances (>120 km) par une hausse des prix limitée pour les plus courtes distances (< 120 km) afin de ne pas compromettre son équilibre financier.

Les Conseils demandent instamment au conseil d'administration et au ministre de tutelle de la SNCB de ne pas introduire les modifications dans la structure tarifaire telles que décrites au paragraphe ci-dessus pour les abonnements domicile-travail. Ils motivent leur demande comme suit :

- Premièrement, l'augmentation du prix des abonnements domicile-travail pour les distances de moins de 120 km (qui doit compenser la perte de recettes pour la SNCB découlant de la baisse de la distance maximale tarifée) aurait des répercussions sur les accords conclus entre les partenaires sociaux concernant le remboursement des déplacements domicile-travail effectués en train et qui ont été concrétisés dans des CCT interprofessionnelles, sectorielles et d'entreprise.
- Deuxièmement, cette augmentation tarifaire aurait des conséquences financières tant pour les travailleurs, les employeurs que pour le budget de l'autorité fédérale (pour le financement de son intervention financière dans le cadre du système de tiers payant

---

<sup>10</sup> Une distance maximale tarifée de 150 km signifie que les prix sont plafonnés à un prix correspondant à une distance de 150 km.

80/20<sup>11</sup>) étant donné que la grande majorité des travailleurs ont une distance domicile-travail inférieure à 120 km.

Si la structure tarifaire des abonnements domicile-travail devait tout de même être modifiée, cela nécessiterait selon les Conseils une renégociation de la CCT n° 19/9, telle que modifiée par la CCT n° 19/11. Les Conseils rappellent que cette CCT datant du 8 avril 2024 a été conclue en partie sur les instances de la SNCB et de son ministre de tutelle, et ce, pour une période de 6 ans, prenant fin le 31 décembre 2029.

### **... et sans faire payer les pots cassés aux employeurs et aux travailleurs**

Pour atteindre les objectifs visés par la réforme, la SNCB envisage notamment l'attribution d'avantages tarifaires aux personnes qui achèteront une carte avantage nominative<sup>12</sup>, en vue de les inciter à voyager plus fréquemment en train.

Pour compenser le manque à gagner dû aux avantages tarifaires précités, la SNCB compte sur un accroissement du nombre de voyageurs. Si la croissance des voyageurs visée à travers la réforme ne peut être réalisée, cela aura alors un impact sur la trajectoire de recettes de la SNCB. Dans ce cas, une adaptation des tarifs dans le segment domicile-travail (où l'élasticité-prix de la demande de transport ferroviaire est faible) fait partie des possibilités. En effet, selon l'article 33/4 du contrat de service public 2023-2032, la SNCB peut à tout moment proposer d'autres adaptations des tarifs des abonnements domicile-travail que celles qui ont été définies aux articles 34<sup>13</sup> et 37<sup>14</sup> du contrat de service public.

Dans le cas susnommé, les Conseils demandent à la SNCB et à son ministre de tutelle d'éviter que l'article 33/4 du contrat de service public ne soit appliqué et donc d'éviter que les employeurs et les travailleurs ne doivent payer les pots cassés.

## **4. Continuer à promouvoir la multimodalité**

Pour les Conseils, il est important que la politique tarifaire de la SNCB encourage les déplacements multimodaux. Ci-dessous, ils formulent dès lors un certain nombre de recommandations à l'égard de la SNCB qui pourraient y contribuer.

---

<sup>11</sup> Le système de tiers-payant 80/20 est un système selon lequel l'employeur prend 80 % du prix de l'abonnement en charge et l'autorité fédérale les 20 % restants, le travailleur bénéficiant ainsi d'un abonnement gratuit pour ses déplacements domicile-travail.

<sup>12</sup> La carte avantage offrira une réduction sur le prix du Standard ticket pour les voyages durant le week-end ou les heures creuses pendant la semaine. Elle donnera également droit à un prix maximum plus avantageux que le prix maximum d'un Standard ticket, et ce, indépendamment de la période du trajet.

<sup>13</sup> Selon l'article 34 du contrat de service public 2023-2032, la SNCB peut indexer les tarifs des abonnements domicile-travail maximum deux fois par an.

<sup>14</sup> Selon l'article 37 du contrat de service public 2023-2032, la SNCB peut appliquer une augmentation tarifaire de maximum 1 % par an sur les abonnements domicile-travail, en sus de l'index, à condition qu'elle dépasse durant l'année écoulée le seuil de prestation minimale fixé pour les indicateurs de performance (ICP) relatifs à la ponctualité, à la satisfaction client et au taux de suppression.

## 4.1. Rendre la combinaison du train et d'autres moyens de transport en commun plus attrayante

Les Conseils constatent que des différences subsistent entre les opérateurs de transports en commun, et que celles-ci compliquent l'avancée vers une intégration tarifaire des transports en commun : des différences dans la structure tarifaire, des différences en termes de catégories de voyageurs (p.ex. : différentes définitions du « jeune ») et quant à leurs droits aux avantages tarifaires.

Ils appellent les opérateurs de transports en commun et leurs autorités de tutelle à harmoniser les catégories de voyageurs et leurs droits aux avantages tarifaires afin de simplifier le paysage tarifaire des transports en commun et de pouvoir réaliser des progrès en matière d'intégration tarifaire des transports en commun.

## 4.2. Rendre la combinaison du train et du vélo plus attractive

### *Tenir compte de la distance dans l'établissement du prix du supplément vélo*

Les Conseils sont d'avis que la distance du trajet doit être un critère pris en compte dans l'établissement du prix du supplément vélo<sup>15</sup>. Comme le prix du supplément vélo est actuellement un prix fixe quelle que soit la distance du trajet, le supplément vélo est dans certains cas plus cher que le billet de train et il est, en termes relatifs, moins intéressant pour les voyageurs qui parcourent de courtes distances en train.

### *Continuer à proposer des parkings pour vélos gratuits en plus des parkings payants*

Les Conseils comprennent que la SNCB rende les parkings pour vélos payants dans certaines gares. Ils demandent toutefois que la SNCB continue de proposer également des parkings pour vélos non sécurisés gratuits<sup>16</sup>, afin qu'aucun frein financier ne soit créé pour les usagers du train qui souhaitent garer leur vélo à la gare pour y poursuivre leur voyage en train. Les Conseils préconisent également une politique tarifaire transparente<sup>17</sup> pour tous les parkings à vélos sécurisés.

## 4.3. Rendre la combinaison du train et de la voiture plus attrayante

### *Appliquer une politique tarifaire transparente pour les parkings*

Les Conseils comprennent que la SNCB rende les parkings pour voitures payants dans certaines gares. Ils font remarquer que les tarifs des parkings pour voitures payants de la SNCB varient d'un parking à un autre. Les Conseils demandent qu'une politique tarifaire

---

<sup>15</sup> Le supplément vélo est un titre de transport que vous devez acheter pour emporter un vélo classique non pliable dans le train.

<sup>16</sup> Source : [avis CCE/CNT](#) du 29/06/2021 « Vers de nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel », point 2.2.3.

<sup>17</sup> Actuellement, chaque point vélo proposant des parkings sécurisés a sa propre politique de prix. Source : [avis CCE/CNT](#) du 29/06/2021 « Vers de nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel », point 2.2.3.



transparente<sup>18</sup> soit appliquée pour les parkings pour voitures payants de la SNCB. Ils demandent également que le tarif préférentiel réservé aux usagers du train continue à être appliqué dans les parkings pour voitures de la SNCB.

### ***Simplifier la procédure d'obtention du tarif préférentiel***

Enfin, les Conseils font remarquer que la procédure en vigueur afin de pouvoir bénéficier du tarif préférentiel pour les usagers du train ne se déroule pas toujours sans accroc : en pratique, il arrive par exemple que le code-barre sur le titre de transport SNCB ne puisse pas être scanné au terminal de paiement du parking ou que le « Ticket parking voiture 1 jour » ne puisse pas être lié à la carte MOBIB (qui est lue à l'entrée et à la sortie du parking). Par conséquent, les Conseils demandent que l'on travaille à la simplification de cette procédure.

---

<sup>18</sup> Actuellement, il existe trois abonnements différents pour les parkings sécurisés proposés par B-parking. Source : [avis CCE/CNT](#) du 29/06/2021 « Vers de nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel », point 2.2.3.