



LES TRANSPORTS EN COMMUN TRAM, BUS MÉTRO

Vers une mobilité durable et avantageuse pour les travailleurs-euses et les employeurs

Les sociétés de transport en commun sont publiques et régionalisées. Pour la Wallonie, c'est le TEC, pour la région de Bruxelles, c'est la STIB et pour la Flandre, c'est De Lijn.

Les moyens financiers, en personnel,... sont donc différents d'une région à l'autre.

Pour la Wallonie, c'est l'Opérateur du Transport de Wallonie (OTW) qui a pour objet l'étude, la promotion, l'établissement et l'exploitation des services de transport public des personnes.

Avec ses 5 directions territoriales :

- TEC - Liège-Verviers : territoire de la province de Liège
- TEC - Namur-Luxembourg : territoire des provinces de Namur et de Luxembourg
- TEC - Brabant wallon : territoire de la province de Brabant wallon
- TEC - Charleroi, regroupant les communes de Momignies, Chimay, Sivry-Rance, Froidchapelle, Beaumont, Thuin, Lobbes, Ham-sur-Heure, Nalinnes, Gerpinnes, Aiseau-Presles, Châtelet, Farcennes, Charleroi, Montigny-le-Tilleul, Fontaine-l'Évêque, Anderlues, Fleurus, les Bons-Villers, Pont-à-Celles et Courcelles
- TEC - Hainaut, regroupant toutes les autres communes du Hainaut.

C'est donc l'OTW par son Contrat en tant que Service Public - (CSP) qui définit, pour les cinq prochaines années, les priorités et engagements du TEC et de la Région wallonne. Celui-ci a été signé ce début d'année 2024 par les autorités compétentes. Il a pour objectif principal de garantir un service public de qualité à la hauteur de l'urgence climatique, et ce, en soutenant l'ambition de la Région pour la mobilité wallonne à l'horizon 2030 – Vision FAST 2030. Ce Contrat de Service Public 2024-2028 compte trois grands objectifs stratégiques :

- l'évolution de l'offre de transport avec, entre autres, la mise en service des projets structurants urbains (tram de Liège, Busways...), le redéploiement des lignes existantes et d'un transport à la demande, un réseau plus lisible et rendant le territoire plus accessible, en ce compris les pôles d'attractivité (hôpitaux, parcs d'activité économique, sites touristiques, etc) en vue d'augmenter l'utilisation du transport public ; et le renforcement de l'intermodalité dans une optique de complémentarité avec les autres opérateurs de transport public ;
- Le renforcement de l'attractivité de l'OTW avec notamment la fiabilisation du service quotidien (ponctualité, fiabilité des informations en temps réel...) et l'optimisation du parcours clients (simplification des systèmes de paiement...);
- La responsabilité sociale et sociétale de l'OTW avec, entre autres, la décarbonation des flottes de véhicules, l'amélioration de l'accessibilité universelle des transports publics (infrastructures, accompagnement, formation...) et la lutte contre le harcèlement, les violences sexistes et toute forme de discrimination. Pour mener à bien ces objectifs, le CSP contient de indicateurs de suivi, et une augmentation des moyens alloués.

[Contrat de Service Public OTW 2024-2028.pdf \(wallonie.be\)](#)

Chiffres Clés :

98 Mkm parcourus en 2022 🚲 780 lignes 🌳 126 Mvoyages 🗣️ 5440 travailleurs 🚰 2070 bus 🚍

Avantages pour les Travailleurs :

Beaucoup d'employeurs proposent la gratuité de l'abonnement aux transports en commun. L'intervention de l'employeur dans l'abonnement est aussi entièrement exonérée d'impôts dans le chef du travailleur. Pour certains travailleurs, il est donc possible de se rendre sur le lieu de travail sans rien déboursier !

- La CCT 19/9 conclue le 23 avril 2019 fixe les interventions minimales que les employeurs sont tenus de payer aux travailleurs. Elle définit deux systèmes d'intervention de l'employeur dans les frais de transport en commun publics autres que les chemins de fer. (71,8% et 75%)
<https://cnt-nar.be/sites/default/files/documents/CCT-COORD/cct-019-09.pdf>
- Les CCT sectorielles et d'entreprise : beaucoup de secteurs prévoient des interventions de l'employeur dans l'abonnement de transport en commun supérieures à la CCT 19/9. Il faut vérifier pour chaque commission paritaire quelles sont les dispositions en vigueur dans le secteur.
<https://emploi.belgique.be/fr/themes/commissions-paritaires-et-conventions-collectives-de-travail-cct/conventions-collectives-3>
- Le système de tiers payant du TEC : L'offre BUS'nness du TEC permet aux travailleurs de ne pas devoir avancer la totalité du montant de leur abonnement. En effet, cette convention va fixer le montant pris en charge par l'employeur, montant qui va lui être facturé directement. Le travailleur ne doit alors payer que la partie qu'il doit lui-même financer. Par ex. 80% pris en charge par l'employeur, reste pour le travailleur 20%, 100% pris en charge par l'employeur, le travailleur n'a alors plus rien à rembourser.
https://www.letec.be/View/Mobilite_des_salaries/171
- Le tiers payant à la STIB : la STIB propose aussi un système de tiers payant. Tout comme celui du TEC, il permet aux travailleurs de n'avancer que la partie de l'abonnement non prise en charge par l'employeur. 4 types d'abonnement sont disponibles en version mensuelle ou annuelle : STIB, BRUPASS et BRUPASS XL et STIB 100 voyages.
https://www.stib-mivb.be/article.html?_guid=800309e8-1983-3410-b599-e90c40f84dea&l=fr

Pour aller plus loin :

<https://www.rise.be/ressources/une-nouvelle-fiche-aller-au-travail-en-transports-en-commun-vient-d-etre-publiee-1.htm>

Avantages pour les employeurs :

- Une gestion en ligne
- Une déductibilité fiscale (100%)
- Un soutien à la mobilité durable

En conclusion, les transports en commun sont intéressants comme alternative à l'autosolisme autant pour l'aspect financier, coût du déplacement qu'au niveau environnemental. Cependant, sans un (ré)investissement massif des autorités publiques, le transfert modal des transports en commun est difficile à opérer en milieu rural. (10% à l'horizon 2030 contre 4% en 2017). Signalons, toutefois, de nouvelles initiatives des TEC, comme le développement des lignes rapides (Réseau Express).