

## Le reset tarifaire de la SNCB

*Nous avons pris le temps de l'analyse et du fact-checking pour vous livrer cet avis préliminaire concernant la nouvelle offre tarifaire de la SNCB. Annoncée officiellement ce 14 février, elle devrait entrer en vigueur fin 2025 ou début 2026. En deux mots, il s'agit d'un reset tarifaire. Il concerne principalement les voyageurs occasionnels ou semi-réguliers... et toutes celles et ceux qui ne prennent jamais le train. Pour les abonnés domicile-travail ou domicile-école, rien ne change... pour l'instant.*

Le 14 février, la SNCB a communiqué aux médias et aux stakeholders les principes généraux de sa nouvelle offre tarifaire. Un PowerPoint en 14 slides en expliquait les raisons, avant de proposer un choix de comparaisons de prix devant démontrer que les voyageurs paieront leurs trajets globalement moins chers dès la fin de l'année. Un message léché qui, ne l'oublions pas, est avant tout de la communication d'entreprise. Très professionnelle, et toujours dans le but de convaincre...



*[Power Point de la SNCB sur la nouvelle offre tarifaire, page de garde. Copyright SNCB]*

### **Alors, paierai-je mon train moins cher l'année prochaine ?**

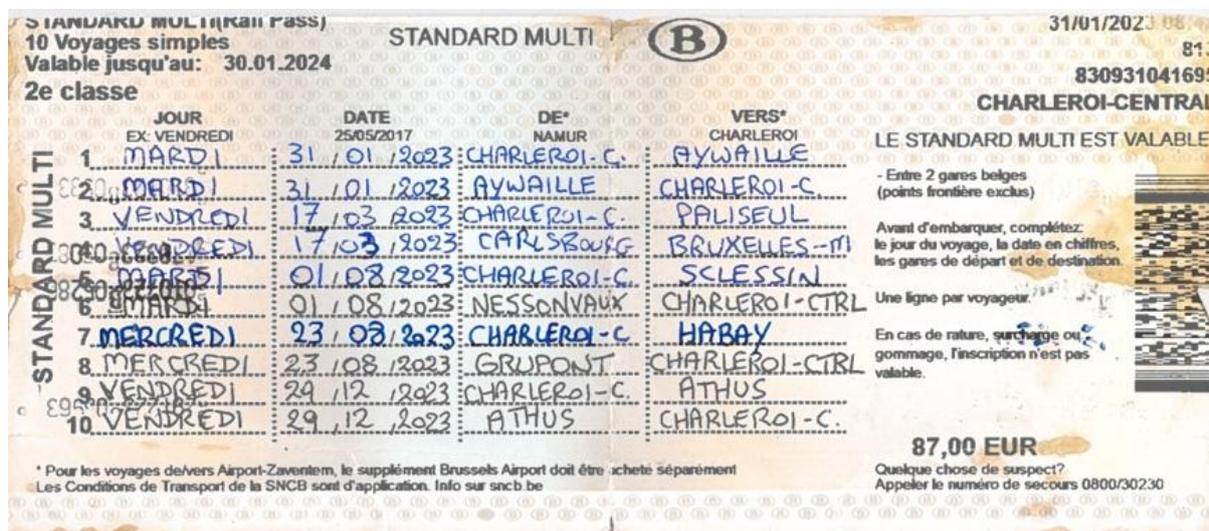
Nous vous savons impatients, mais soyons clairs : il n'y a pas de réponse binaire à cette question. Nous aimerions pouvoir confirmer, une fleur entre les dents, que tous vos trajets seront moins chers, mais ce n'est clairement pas le cas comme nous allons vous l'expliquer ici. Dans les faits, le nouveau modèle tarifaire n'a plus grand-chose à voir avec l'actuel et introduit pour la première fois une différence de prix en fonction de l'heure de votre voyage. Autre nouveauté : l'apparition d'une carte avantage, qui n'est pas gratuite... et pas toujours avantageuse non plus. La grande mauvaise nouvelle vient de la suppression des cartes Multi et du Senior Ticket actuels. Il reste des zones d'ombre, mais à ce stade nous devons vous dire que nous ne sommes pas charmés par cette révolution tarifaire.

## Les grands principes de la nouvelle grille tarifaire

La SNCB explique que sa gamme tarifaire actuelle était devenue trop complexe. En effet, elle combine des tarifs basés sur la distance parcourue et d'autres qui sont forfaitaires, comme les billets Multi ou le Senior Ticket, où le prix est plafonné indépendamment de la distance parcourue. Avec le temps, justifie la SNCB, les publics cibles de ces produits forfaitaires, notamment les jeunes et les seniors, ont compris qu'ils devaient pour certains de leurs trajets se rabattre sur d'autres titres de transport moins contraignants<sup>1</sup> ou moins onéreux, notamment sur les courtes distances. Voici en quoi la nouvelle gamme se démarque de l'actuelle.

- **Disparition des tarifs forfaitaires**

Dans sa nouvelle offre, la SNCB supprime tous les tarifs forfaitaires, sans exception. Plus de billets Multi à dix voyages, plus de Senior Ticket, plus de Youth Ticket... La nouvelle grille repose uniquement sur la distance parcourue avec, heureusement, une cascade de réductions basées sur l'âge ou la précarité (statut BIM), le jour du voyage (semaine vs week-end), mais aussi – et c'est la grande nouveauté – sur l'heure du voyage. Nous les détaillons plus bas.



[Les cartes 10 voyages « Standard Multi », aujourd'hui à 103 EUR, disparaissent]

- **Plus de billets aller-retour**

La SNCB supprime également les traditionnels billets aller-retour et les remplace par un billet aller ET un billet retour, comme le font depuis longtemps les compagnies aériennes ou les opérateurs ferroviaires d'autres pays. Ce faisant, elle élimine une contrainte liée à certains titres de transport, qui imposaient que le retour soit effectué le même jour (Senior Ticket) ou avant la fin du week-end (Weekend ticket).

- **Réductions pour seniors, jeunes et BIM**

Un premier niveau de réduction de tarif est accordé aux seniors (65 ans et plus), aux jeunes (moins de 26 ans) et aux bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM), qui paieront l'intégralité de leurs titres de transport **40%** moins cher, sans contrainte horaire ou

<sup>1</sup> Il s'agit principalement des restrictions dans les heures de voyage, par exemple l'obligation de ne pas entamer son voyage avant 9h00 les jours de semaine quand on voyage avec un Senior Ticket.

limitation de distance. De plus, le tarif maximum par trajet pour ces publics est fixé à **5,50 EUR**, à condition de disposer de la nouvelle carte avantage (mensuelle ou annuelle). Les adultes entre 26 et 64 ans ne sont pas concernés par ce niveau de réduction.

- **Réductions pour les voyages en heures creuses et le week-end**

Un deuxième niveau de réduction, lui aussi de **40%**, est appliqué aux voyages en heures creuses du lundi au vendredi, pour les voyageurs ayant acheté la carte avantage. Les heures de pointe sont établies entre 6h01 et 8h59 le matin et entre 16h01 et 17h59 l'après-midi.

Précision importante : c'est l'heure de départ du train dans votre gare qui déterminera le tarif auquel vous payez votre voyage. Ce qui signifie qu'on trouvera dans un même train des voyageurs payant leur trajet plein pot et d'autres bénéficiant du tarif heures creuses. Prenons pour exemple l'IC 2426, qui démarre de Liège-Guillemins à 4h51 le matin pour arriver à Bruxelles-Midi à 6h57. Les voyageurs (non abonnés) embarquant à Namur (5h44, heure creuse) ou même à Gembloux (5h59, heure creuse) paieront en proportion moins cher que ceux montant à Ottignies (6h13, heure pleine).

Le week-end, où il n'y a pas d'heures creuses, la réduction accordée via la carte avantage est de **30%** par trajet (pour un aller simple ou pour un aller et un retour).

- **La carte avantage**

Pour les adultes (26-64 ans), le prix de la carte avantage sera fixé à 48 EUR sur base annuelle, ou 6 EUR sur base mensuelle. Pour les seniors, les jeunes et les BIM, le prix sera de 32 EUR sur base annuelle, ou 4 EUR sur base mensuelle. Cette carte sera en principe<sup>2</sup> nominative.

- **Réductions sur les longs trajets**

Dans sa nouvelle grille tarifaire, la SNCB applique également une réduction de **20%** sur le prix maximum d'un trajet en deuxième classe. Ce prix, actuellement de 26 EUR, correspond à un trajet de 150 kilomètres ou plus. Il est ramené à 20,90 EUR sans la carte avantage et même à 14 EUR pour les adultes avec la carte avantage (et, comme noté plus haut, à 5,50 EUR pour les seniors, les jeunes et les BIM). Autrement dit, la SNCB plafonne désormais le prix d'un très long trajet sur base d'une distance de 120 kilomètres.

- **Réductions pour petits groupes de voyageurs**

Enfin, autre nouveauté, la SNCB instaure une réduction de **40%** pour les trajets effectués en petit groupe de minimum quatre et maximum 14 personnes, uniquement en heures creuses et le week-end. A l'heure actuelle, seuls des groupes de minimum 15 personnes peuvent bénéficier d'une réduction (60%), avec réservation de places en deuxième classe et sans restriction d'heure ou de jour de voyage.

- **Ce qui ne change pas**

Certains éléments de la grille tarifaire ne changent pas. C'est notamment le cas du **prix minimum** d'un trajet, qui reste fixé à 2,50 EUR, indépendamment de l'heure de voyage ou de l'utilisation de la carte avantage. Les trajets seront également toujours **gratuits** pour un

---

<sup>2</sup> Nous cherchons à comprendre comment elle pourrait être nominative quand le voyageur se la procure à un automate.



maximum de quatre enfants de moins de 12 ans voyageant avec un adulte s'étant acquitté de son titre de transport. Les usagers voyageant avec un **vélo pliable** ne paieront toujours aucun supplément.

- **Quid du tarif « famille nombreuse » ?**

Il semblerait que ce tarif disparaisse complètement de la nouvelle offre tarifaire, la SNCB avançant qu'il « ne correspond plus aux réalités des familles en 2025 (familles plus petites et recomposées) ». C'est, selon nous, bien étrange : si ces réductions coûtent moins cher à la SNCB du fait d'une évolution sociologique, pourquoi devrait-elle pénaliser un nombre plus petit de familles nombreuses dans un contexte avéré d'érosion du pouvoir d'achat ?

## **Vous avez dit moins complexe ?**

A la lecture de ce qui précède, on peut vraiment se demander si la SNCB ne remplace pas un système compliqué par un autre. Pour déterminer avec précision le prix qu'on paiera demain pour le trajet qu'on effectue aujourd'hui, il faudra en effet tenir compte - au minimum - de l'âge du voyageur, du jour du voyage, de l'heure du voyage, de l'achat ou non d'une carte avantage et donc de la fréquence de ses trajets en train. Rien que ça !

Evidemment, la technologie (app, site, automate) calculera pour chaque voyageur le meilleur tarif sur base de ses paramètres. Mais, en attendant, tout élément de comparaison avec l'offre tarifaire actuelle aura disparu...

Dans son PowerPoint du 14 février, la SNCB présente une série de 13 comparaisons tarifaires entre la grille actuelle et la nouvelle, fondées sur des scénarios représentant la diversité des trajets effectués par tout un chacun.

Parmi ces 13 comparaisons sont épinglées deux situations où le voyageur paiera son trajet plus cher.

Il s'agit, pour la première, d'un trajet longue distance (Gand-Liège, 154km dans chaque sens) un lundi en heures de pointe à l'aller et au retour pour un adulte de 26 à 64 ans disposant pourtant d'une carte avantage, mais qui voyageait auparavant avec un Standard Multi. La deuxième concerne les seniors voyageant sur une longue distance, en l'occurrence entre Charleroi-Central et Blankenberge, un mercredi, avec un départ après 9h30 (heure creuse) et un retour le même jour peu après 17h00. Même avec la carte avantage, le prix du ticket passe à 11 EUR, auxquels il faut ajouter le prix de la carte elle-même, ce qui est (bien) plus cher que les 8,50 EUR de l'actuel Senior Ticket. La seule « compensation » venant de la disparition des contraintes horaires associées à l'actuel Senior Ticket.

## **La carte avantage : l'angle mort de la nouvelle grille**

Les 13 comparaisons tarifaires de la SNCB s'emploient à démontrer le plus clairement possible le bénéfice que retireront les usagers de la nouvelle carte avantage. Le problème de ces comparaisons réside en fait dans le coût initial de la carte, qu'elle soit annuelle ou mensuelle, qui n'est pas intégré dans le prix du voyage avancé par la SNCB. Ce coût doit pourtant être amorti et « lissé » dans le montant que paie l'utilisateur pour chaque trajet.

## Seniors| Exemples

Voyages	Offre actuelle		Nouvelle offre	
<b>4. Babysit petits-enfants Mons-Charleroi</b> Distance : 41km Aller : Mercredi – 12h Retour : Mercredi – 19h	<b>Sans multi</b> 1x Sr. tkt <b>€ 8,5</b>	<b>Avec multi</b> Standard Multi <b>€ 21,0</b>	<b>Sans carte</b> 2x Sr. tkt <b>€ 9,8</b>	<b>Avec carte</b> 4€ / mois 2x Offpeak Sr tkt <b>€ 5,8</b>

[Power Point de la SNCB sur la nouvelle offre tarifaire, page 12. Copyright SNCB]

Dans l'exemple ci-dessus, la SNCB présente l'aller-retour d'un senior entre Mons et Charleroi comme étant le plus intéressant avec une carte avantage dans la nouvelle offre. Le prix de 5,80 EUR est obtenu comme suit : 8,10 EUR x 2 trajets = 16,20 EUR – 40% réduction seniors – 40% réduction heures creuses (avec carte avantage) = 5,80 EUR. Or, le coût de 4 EUR de la carte avantage mensuelle (prix seniors) n'est pas intégré dans le tarif de ce voyage aller-retour. Si le senior n'effectue cet aller-retour qu'une fois sur le mois, le prix final de 9,80 EUR (5,80 EUR + 4 EUR de carte avantage) est identique au prix sans carte avantage (16,20 EUR – 40% réduction seniors). Ce qui est toujours 1,30 EUR plus cher que l'actuel Senior Ticket...

De manière générale, et dans la nouvelle logique SNCB, c'est la fréquence à laquelle l'utilisateur voyage qui rendra cette carte avantage... plus avantageuse. On s'en aperçoit dans le tableau ci-dessous, où le même senior effectue le même aller-retour entre Mons et Charleroi-Central en heures creuses un, deux ou quatre mercredis par mois. Dans ce cas précis, dès le deuxième voyage sur le mois, la carte avantage mensuelle lui permet de payer moins qu'aujourd'hui. Sans carte avantage, il paiera plus qu'avec l'actuel Senior Ticket...

SENIOR BABY-SITTING	MONS - CHARLEROI-CENTRAL, ALLER ET RETOUR LE MERCREDI EN HEURES CREUSES		
	GRILLE ACTUELLE vs NOUVELLE GRILLE		
	GRILLE ACTUELLE	NOUVELLE GRILLE	
<b>FREQUENCE (ALLERS-RETOURS)</b>		<b>SANS CARTE AVANTAGE</b>	<b>AVEC CARTE AVANTAGE MENSUELLE</b>
1x PAR MOIS (1 ALLER-RETOUR)	8,50 EUR (=1 Senior Ticket)	9,80 EUR	9,80 EUR (=5,80 EUR + 4,00 EUR)
2x PAR MOIS (2 ALLERS-RETOURS)	17,00 EUR (=2 Senior Tickets)	19,60 EUR	15,60 EUR (= (2 x 5,80 EUR) + 4,00 EUR)
TOUTES LES SEMAINES (4 ALLERS-RETOURS)	34,00 EUR (=4 Senior Tickets)	39,20 EUR	27,20 EUR (= (4 x 5,80 EUR) + 4,00 EUR)

Par acquis de conscience, vérifions la différence de tarif si le senior voyage en heures de pointe, par exemple en partant de Mons à 8h00 le matin et en repartant de Charleroi-Central à 17h00 (au lieu de 12h00 et 19h00, respectivement). Avec ce départ plus matinal, il n'est plus dans les conditions du Senior Ticket actuel à 8,50 EUR et doit donc payer son trajet au TSSC (tarif standard de seconde classe), soit 16,20 EUR. Comme le montre le tableau ci-dessous, acheter la carte avantage mensuelle pour ces trajets en heures de pointe ne sert strictement à rien. Elle ne fait que rajouter 4 EUR inutilement au prix total du ou des trajets.

SENIOR BABY-SITTING	MONS - CHARLEROI-CENTRAL, ALLER ET RETOUR LE MERCREDI EN HEURES PLEINES		
	GRILLE ACTUELLE vs NOUVELLE GRILLE		
	GRILLE ACTUELLE	NOUVELLE GRILLE	
<b>FREQUENCE (ALLERS-RETOURS)</b>		<b>SANS CARTE AVANTAGE</b>	<b>AVEC CARTE AVANTAGE MENSUELLE</b>
1x PAR MOIS (1 ALLER-RETOUR)	16,20 EUR	9,80 EUR	13,80 EUR (=9,80 EUR + 4,00 EUR)
2x PAR MOIS (2 ALLERS-RETOURS)	32,40 EUR	19,60 EUR	23,60 EUR (= (2 x 9,80 EUR) + 4,00 EUR)
TOUTES LES SEMAINES (4 ALLERS-RETOURS)	64,80 EUR	39,20 EUR	43,20 EUR (= (4 x 9,80 EUR) + 4,00 EUR)

Or, la carte avantage permet pour le senior qui la détient de plafonner le prix maximum de son trajet à 5,50 EUR. Dans le cas de ce trajet Mons-Charleroi-Central et retour, la réduction

automatique de 40% en raison de l'âge du voyageur donne un prix de 4,90 EUR par trajet, qui est inférieur au prix plafond. Cela signifie que la carte avantage n'est utile pour les trajets en heures pleines qu'au-delà d'une certaine distance parcourue, en tout cas supérieure à celle séparant Mons de Charleroi.

Pour le vérifier, imaginons que le même senior montois doive effectuer sa mission de baby-sitting non pas à Charleroi, mais à Namur. Voici donc les deux mêmes tableaux que ci-dessus (heures creuses / heures pleines) pour des trajets entre Mons et Namur :

SENIOR BABY-SITTING	MONS - NAMUR, ALLER ET RETOUR LE MERCREDI EN HEURES CREUSES		
	GRILLE ACTUELLE vs NOUVELLE GRILLE		
	GRILLE ACTUELLE	NOUVELLE GRILLE	
FREQUENCE (ALLERS-RETOURS)		SANS CARTE AVANTAGE	AVEC CARTE AVANTAGE MENSUELLE
1x PAR MOIS (1 ALLER-RETOUR)	8,50 EUR (=1 Senior Ticket)	17,00 EUR	14,20 EUR (=10,20 EUR + 4,00 EUR)
2x PAR MOIS (2 ALLERS-RETOURS)	17,00 EUR (=2 Senior Tickets)	34,00 EUR	24,40 EUR (= 2 x 10,20 EUR) + 4,00 EUR))
TOUTES LES SEMAINES (4 ALLERS-RETOURS)	34,00 EUR (=4 Senior Tickets)	68,00 EUR	44,80 EUR (= (4 x 10,20 EUR) + 4,00 EUR))

SENIOR BABY-SITTING	MONS - NAMUR, ALLER ET RETOUR LE MERCREDI EN HEURES PLEINES		
	GRILLE ACTUELLE vs NOUVELLE GRILLE		
	GRILLE ACTUELLE	NOUVELLE GRILLE	
FREQUENCE (ALLERS-RETOURS)		SANS CARTE AVANTAGE	AVEC CARTE AVANTAGE MENSUELLE
1x PAR MOIS (1 ALLER-RETOUR)	28,40 EUR	17,00 EUR	15,00 EUR (=11,00 EUR + 4,00 EUR)
2x PAR MOIS (2 ALLERS-RETOURS)	56,80 EUR	34,00 EUR	26,00 EUR (= 2 x 11,00 EUR) + 4,00 EUR))
TOUTES LES SEMAINES (4 ALLERS-RETOURS)	113,60 EUR	68,00 EUR	48,00 EUR (= (4 x 11,00 EUR) + 4,00 EUR))

Sur la distance entre Mons et Namur, le plafonnement du prix du trajet en heures de pointe à 5,50 EUR avec la carte avantage joue pleinement son rôle. Par contre, en comparant les prix en heures creuses, il se confirme que la suppression de l'actuel Senior Ticket à 8,50 EUR pénalisera bel et bien nos aînés, particulièrement sur les moyennes et longues distances. Le plafonnement à 5,50 EUR sera obtenu, au prix actuel du TSSC, sur des trajets d'une distance égale ou supérieure à 55 kilomètres.

### Les jeunes paieront-ils vraiment toujours leur ticket moins cher qu'aujourd'hui ?

C'est une des affirmations de la SNCB dans la présentation de sa nouvelle grille tarifaire. Et ce n'est pas faux si on parle bien de « ticket ». C'est pourtant un peu moins vrai lorsqu'on inclut le coût de la carte avantage dans le calcul du prix total.

**Jeunes | Ils ne paieront jamais leur ticket plus cher qu'aujourd'hui. Exemples.**

Voyages	Offre actuelle		Nouvelle offre	
<b>1. Excursion Aalter – Walibi</b>  Distance : 103 km Aller : samedi – 09h00 Retour : samedi – 17h30	<b>Sans multi</b> 2x Youth Ticket <b>€ 15,4</b>	<b>Avec multi</b> Youth Multi <b>€ 12,8</b>	<b>Sans carte</b> 2x Youth tkt <b>€ 22,2</b>	<b>Avec carte</b> 4 €/mois 2x Youth tkt <b>€ 11,0</b>

[Power Point de la SNCB sur la nouvelle offre tarifaire, page 9. Copyright SNCB]

L'exemple donné par la SNCB concerne une journée à Walibi un samedi pour un jeune embarquant à Aalter (entre Gand et Bruges). Dans la grille tarifaire actuelle, il a le choix entre prendre deux Youth Ticket (un pour l'aller et un pour le retour) à 7,70 EUR pièce ou utiliser deux trajets sur une carte Youth Multi à 64 EUR (et même 62 EUR sur l'app) pour dix trajets, d'où un coût plancher de 12,80 EUR (ou 12,40 EUR sur l'app).

Dans la nouvelle offre tarifaire, sans carte avantage, le jeune paiera son aller-retour 22 EUR sur base d'un TSSC à 18,30 EUR, multiplié par deux trajets, et avec 40% de réduction en raison de son âge. Avec la carte avantage, le tarif d'un trajet étant plafonné à 5,50 EUR, l'aller-retour revient à 11 EUR – auquel il faut néanmoins ajouter le prix de la carte avantage (ici mensuelle) de 4 EUR, soit 15 EUR. Notons dans ce cas (et ce n'est d'ailleurs pas le seul) que la carte avantage mensuelle est intéressante même pour un seul aller-retour sur le mois, puisque le même voyage sans la carte avantage coûte 7 EUR de plus.

Si 15 EUR pour un seul aller-retour avec la carte avantage semble plus cher que les 12,40 EUR ou 12,80 EUR payés aujourd'hui avec un Youth Multi, effectuons à présent le calcul pour cinq allers-retours, puisqu'une carte Youth Multi vaut pour dix trajets. Variions néanmoins les trajets puisqu'à moins d'être un véritable addict de Walibi, il est improbable que ce Youth Multi soit utilisé exclusivement pour des allers-retours entre Aalter et Bierges-Walibi.

Posons ces cinq allers-retours comme suit : deux entre Aalter et Walibi dont un le samedi (comme dans l'exemple de la SNCB) et un en semaine lors d'un congé scolaire, un entre Aalter et Courtrai pour aller voir la grand-mère, un entre Aalter et Bruxelles-Central (shopping) et un dernier entre Aalter et Anvers. Cela fait bien dix trajets à inscrire sur un Youth Multi. Deux des cinq allers-retours ont lieu sur le même mois, les trois autres sont sur des mois différents. La comparaison avec la nouvelle offre tarifaire fait donc logiquement appel à la carte avantage mensuelle.

LE JEUNE D'AALTER	CINQ TRAJETS ALLER-RETOUR DIVERS SUR L'ANNEE (TOUS EN HEURES CREUSES)		
	GRILLE ACTUELLE vs NOUVELLE GRILLE		
	GRILLE ACTUELLE	NOUVELLE GRILLE	
TRAJETS ALLER-RETOUR		SANS CARTE AVANTAGE	AVEC CARTE AVANTAGE MENSUELLE
Aalter - Bierges-Walibi (samedi, avril)	12,80 EUR (Youth Multi papier)	15,40 EUR (week-end)	13,00 EUR ((2 x 5,50 EUR) + 2 EUR)
Aalter - Courtrai (dimanche, avril)	12,80 EUR (Youth Multi papier)	9,80 EUR (week-end)	10,40 EUR ((2 x 4,20 EUR) + 2 EUR)
Aalter - Bierges-Walibi (jeudi, juillet)	12,80 EUR (Youth Multi papier)	22,00 EUR (semaine)	15,00 EUR ((2 x 5,50 EUR) + 4 EUR)
Aalter - Bruxelles-Central (samedi, août)	12,80 EUR (Youth Multi papier)	12,00 EUR (week-end)	14,20 EUR ((2 x 5,10 EUR) + 4 EUR)
Aalter - Anvers-Central (lundi, novembre)	12,80 EUR (Youth Multi papier)	18,00 EUR (semaine)	14,80 EUR ((2 x 5,40 EUR) + 4 EUR)
<b>TOTAL</b>	<b>64,00 EUR</b>	<b>77,20 EUR</b>	<b>67,40 EUR</b>

L'analyse montre que le jeune finira par payer 3,40 EUR de plus qu'aujourd'hui pour les cinq allers-retours, tous effectués le week-end ou en heures creuses, et ce même avec la nouvelle carte avantage. Ce sera même 5,40 EUR de plus s'il avait pris l'habitude d'acheter son Youth Multi sur l'app SNCB. A quoi peut-on attribuer cette augmentation de prix ? Une fois encore, au prix de la carte avantage mensuelle qui vient s'ajouter au coût des tickets qui, eux, sont bel et bien moins chers.

### La carte avantage sera nécessaire sur les (très) longues distances

Les Belges n'empruntant le train que très occasionnellement voire pas du tout affirment souvent qu'il s'agit d'un moyen de transport onéreux et peu fiable. Il y a évidemment à boire et à manger dans ce propos. Si le train est comparativement plus cher dans de nombreux pays européens, il faut reconnaître que quatre adultes s'offrant une journée à la mer au départ de Libramont ou même Liège doivent aujourd'hui payer ensemble plus de 200 EUR avec des Tickets Standards pour ce bon bol d'air iodé. Certes, les plus avisés savent qu'il y a moyen de payer moins (81,60 EUR) avec un Standard Multi. Mais qu'en sera-t-il l'année prochaine avec la nouvelle grille tarifaire ?

UN SEUL ALLER-RETOUR LIBRAMONT-OSTENDE EN HEURES CREUSES	GRILLE ACTUELLE vs NOUVELLE GRILLE		
	GRILLE ACTUELLE	NOUVELLE GRILLE	
		SANS CARTE AVANTAGE	AVEC CARTE AVANTAGE MENSUELLE
Mardi. Départ 5h06. Retour 18h42			
Adultes	52,00 EUR (20,40 EUR avec Standard Multi*)	41,80 EUR	31,00 EUR ((2 x 12,50 EUR) + 6,00 EUR*)
Seniors	34,50 EUR (20,40 EUR avec Standard Multi*)	25,00 EUR	15,00 EUR ((2 x 5,50 EUR) + 4,00 EUR*)
Jeunes	15,40 EUR (12,40 EUR avec Youth Multi*)	25,00 EUR	15,00 EUR ((2 x 5,50 EUR) + 4,00 EUR*)
BIM	27,40 EUR (20,40 EUR avec Standard Multi*)	25,00 EUR	15,00 EUR ((2 x 5,50 EUR) + 4,00 EUR*)
	* tarifs au 1er février 2025		* prix de la carte avantage mensuelle

Rappelons d'abord l'excellente nouvelle de la réduction du prix maximum par trajet, qui passe de 26,00 EUR à 20,90 EUR pour un adulte sans carte avantage. C'est donc ce montant de 20,90 EUR qui servira de base de calcul avant que ne commencent à s'appliquer les différents niveaux de réduction en fonction de l'âge ou du statut BIM et de l'achat d'une carte avantage.

Le tableau ci-dessus présente les tarifs par personne d'un aller-retour entre Libramont et Ostende sur une même journée en heures creuses, dans la grille tarifaire actuelle et dans la nouvelle, pour les différents publics (adultes, seniors, jeunes et BIM). Les montants indiqués pour la grille actuelle sont ceux d'un Standard Ticket et entre parenthèses ceux d'un titre Multi pour les deux trajets du jour (un aller et un retour, soit deux « lignes » sur le Multi). Avec un départ de Libramont à 5h06 le matin, les seniors ne sont pas dans les conditions du Senior Ticket actuel (pas de départ avant 9h00)<sup>3</sup>.

Il apparait très clairement, dans la nouvelle grille, que la carte avantage mensuelle sera un must absolu pour tous les publics et ce dès le premier trajet à très longue distance. Même en intégrant le montant de la carte dans le prix total, le bénéfice est d'une dizaine d'EUR par aller-retour.

Mais il apparait tout aussi clairement dans cette comparaison que le prix le plus bas est atteint avec les actuels Standard Multi et Youth Multi, qui offrent un tarif imbattable sur les très longues distances. La suppression de ces titres de transport à dix voyages au choix commence à ressembler à une augmentation tarifaire déguisée.

### Standard Multi vs Carte avantage : And the winner is...

Pour la comparaison suivante, nous réduisons la distance de voyage tout en restant dans les conditions qui rendent, pour quelques mois encore seulement, l'achat d'un Standard Multi financièrement intéressant. Elle concerne un voyageur adulte effectuant sept allers-retours identiques sur l'année entre Saint-Ghislain et Namur, tous en heures creuses, dont cinq en semaine (donc les dix trajets du Standard Multi) et deux le week-end, sur des mois différents.

Pour un aller Saint-Ghislain – Namur, le TSSC actuel est de 15,80 EUR, mais le même trajet ne coûte que 10,20 EUR avec un Standard Multi. L'aller-retour le week-end coûte actuellement 17,20 EUR (soit 8,60 EUR par trajet, ce qui est moins que le trajet avec Standard Multi, tout en rappelant que les billets week-end actuels ne sont valables que pour un aller-retour). Les quatre colonnes du tableau de comparaison, avec les dates des allers-retours, indiquent le prix total des sept trajets dans la grille actuelle d'abord avec billets standards et puis avec un Standard Multi, ensuite ce prix total dans la nouvelle grille sans et avec la carte avantage mensuelle.

<sup>3</sup> Les seniors les plus aguerris vous expliqueront que dans ce cas de figure précis, ils utilisent aujourd'hui une ligne de Standard Multi pour le trajet aller tôt le matin et un Senior Ticket pour le retour, soit un prix total de 18,70 EUR.

SEPT ALLERS-RETOURS SAINT-GHISLAIN - NAMUR EN HEURES CREUSES POUR UN ADULTE	GRILLE ACTUELLE vs NOUVELLE GRILLE			
	GRILLE ACTUELLE		NOUVELLE GRILLE	
	TICKETS STANDARDS	AVEC STANDARD MULTI	SANS CARTE AVANTAGE	AVEC CARTE AVANTAGE MENSUELLE
Dates de voyages				
Mardi 20/01/2026	31,60 EUR	20,40 EUR	31,60 EUR	23,00 EUR ((2 x 8,50 EUR) + 6 EUR)
Samedi 21/02/2026	17,20 EUR	17,20 EUR	22,20 EUR	19,40 EUR ((2 x 6,70 EUR) + 6 EUR)
Mardi 05/05/2026	31,60 EUR	20,40 EUR	31,60 EUR	23,00 EUR ((2 x 8,50 EUR) + 6 EUR)
Jeudi 18/06/2026	31,60 EUR	20,40 EUR	31,60 EUR	23,00 EUR ((2 x 8,50 EUR) + 6 EUR)
Samedi 26/09/2026	17,20 EUR	17,20 EUR	22,20 EUR	19,40 EUR ((2 x 6,70 EUR) + 6 EUR)
Vendredi 27/11/2026	31,60 EUR	20,40 EUR	31,60 EUR	23,00 EUR ((2 x 8,50 EUR) + 6 EUR)
Mercredi 16/12/2026	31,60 EUR	20,40 EUR	31,60 EUR	23,00 EUR ((2 x 8,50 EUR) + 6 EUR)
<b>PRIX TOTAL</b>	<b>192,40 EUR</b>	<b>136,40 EUR</b>	<b>202,40 EUR</b>	<b>153,80 EUR</b>

Le prix total le plus élevé pour ces sept trajets est celui de la nouvelle grille sans carte avantage. Cela s'explique par le fait qu'une réduction de seulement 30% sera appliquée pour les trajets du week-end sans carte avantage (contre 50% forfaitairement aujourd'hui pour un aller-retour).

Le prix total le plus bas est celui de la grille actuelle avec un Standard Multi utilisé complètement et deux allers-retours avec billets week-end. En effet, en intégrant le coût de la carte avantage mensuelle dans le prix total, le voyageur devra donc déboursier une vingtaine d'EUR supplémentaires pour obtenir le meilleur tarif par rapport à ce que le Standard Multi permettait de payer aujourd'hui.

### Dernière vérification : les très courts trajets

Dans l'immense variété des voyages en train, on trouve également de très courts trajets (moins de 15 kilomètres) pour lesquels la SNCB proposait une formule tarifaire forfaitaire spécifique. Il s'agissait du Local Multi (anciennement Key Card) offrant dix trajets pour 32 EUR à condition de se trouver dans l'aire de validité et de l'utiliser dans les six mois suivant l'achat.

Pour cette dernière simulation, nous choisissons le trajet Angleur-Esneux, qui est bien dans l'aire de validité du Local Multi et s'effectue en dix minutes. Pour les différents publics, nous comparons les prix dans l'ancienne et la nouvelle grilles tarifaires selon trois fréquences de voyage – un seul trajet par mois, deux allers-retours par mois (quatre trajets) et un aller-retour par semaine (huit trajets par mois). Tous les trajets concernés se font du lundi au vendredi.

L'intérêt de cette simulation est double. D'abord, la suppression programmée du Local Multi s'avère-t-elle aussi dommageable que celle du Standard Multi ? Ensuite, les cascades de réductions octroyées avec la carte avantage dans la nouvelle grille tarifaire ne viennent-elles pas buter sur le prix minimum par trajet de 2,50 EUR ? Le TSSC pour un trajet Angleur-Esneux est de 3,90 EUR, soit 0,70 EUR de plus qu'une ligne (un dixième) sur une carte Local Multi à 32 EUR.

TRÈS COURTS TRAJETS: ANGLEUR-ESNEUX			GRILLE ACTUELLE vs NOUVELLE GRILLE			
Trajets	Voyageur	Heure	GRILLE ACTUELLE		NOUVELLE GRILLE	
			TICKETS STANDARDS	AVEC LOCAL MULTI	SANS CARTE AVANTAGE	AVEC CARTE AVANTAGE MENSUELLE
Un seul trajet sur le mois, jour de semaine	Adulte	Pleine	3,90 EUR	3,20 EUR	3,90 EUR	9,90 EUR (3,90 EUR + 6 EUR)
		Creuse	3,90 EUR	3,20 EUR	3,90 EUR	8,50 EUR (2,50 EUR + 6 EUR)
	Senior/Jeune/BIM	Pleine	3,90 EUR (BIM 2,60 EUR)	3,20 EUR	2,50 EUR	6,50 EUR (2,50 EUR + 4 EUR)
		Creuse	3,90 EUR (BIM 2,60 EUR)	3,20 EUR	2,50 EUR	6,50 EUR (2,50 EUR + 4 EUR)
Deux allers-retours sur un mois, jours de semaine = 4 trajets	Adulte	Pleine	15,60 EUR	12,80 EUR	15,60 EUR	21,60 EUR (15,60 EUR + 6 EUR)
		Creuse	15,60 EUR	12,80 EUR	15,60 EUR	16,00 EUR (10,00 EUR + 6 EUR)
	Senior/Jeune/BIM	Pleine	15,60 EUR (BIM 10,40 EUR)	12,80 EUR	10,00 EUR	14,00 EUR (10,00 EUR + 4 EUR)
		Creuse	15,60 EUR (BIM 10,40 EUR)	12,80 EUR	10,00 EUR	14,00 EUR (10,00 EUR + 4 EUR)
Un aller-retour par semaine, en semaine, sur un mois = 8 trajets	Adulte	Pleine	31,20 EUR	25,60 EUR	31,20 EUR	37,20 EUR (31,20 EUR + 6 EUR)
		Creuse	31,20 EUR	25,60 EUR	31,20 EUR	26,00 EUR (20,00 EUR + 6 EUR)
	Senior/Jeune/BIM	Pleine	31,20 EUR (BIM 20,80 EUR)	25,60 EUR	20,00 EUR	24,00 EUR (20,00 EUR + 4 EUR)
		Creuse	31,20 EUR (BIM 20,80 EUR)	25,60 EUR	20,00 EUR	24,00 EUR (20,00 EUR + 4 EUR)

A la lecture du tableau, on peut dégager deux conclusions principales. La première est que les bénéfices procurés par la carte avantage de la nouvelle grille tarifaire seront presque tout à fait inopérants, particulièrement pour les seniors, les jeunes et les BIM qui bénéficieront d'office d'une réduction de 40% sur le TSSC même en heures de pointe. En effet, cette seule réduction amène déjà le prix de leur trajet au niveau plancher (tarif minimum) de 2,50 EUR. De ce fait, ils paieront toujours moins que le tarif actuel, même avec Local Multi. Pour les adultes, ce ne sera qu'à partir du 5<sup>e</sup> trajet sur le même mois, uniquement en heures creuses, que la carte avantage mensuelle se montrera intéressante, puisque son coût, une fois encore, doit être lissé dans le prix total des trajets.

La deuxième conclusion concerne l'impact de la disparition du Local Multi. Comme expliqué ci-dessus, les seniors, les jeunes et les BIM (ces derniers ayant de toute façon déjà payé moins) ne doivent guère s'en soucier. Cette disparition est néanmoins plus pénalisante pour les adultes. En effet, ce n'est qu'à partir du 9<sup>e</sup> trajet en heures creuses et sur le même mois que la carte avantage leur permettra de payer leurs voyages moins cher qu'avec le Local Multi actuel.

Bien sûr, l'arithmétique est (légèrement) différente lorsqu'on pousse au maximum l'aire de validité du Local Multi, avec par exemple un trajet Angleur-Pepinster (TSSC à 4,70 EUR)...

Mais assez comparé ! Les comptes sont bons et il est temps de passer aux conclusions.

## Un résumé en cinq éléments



Nous l'avons écrit : la grille tarifaire actuelle et celle qui entrera en vigueur dans les prochains mois reposent sur des logiques différentes qui rendent le travail de comparaison assez complexe. Ce n'est pas une simple adaptation mais un reset complet.

Au demeurant, notre but n'était pas de démontrer à tout prix (sans mauvais jeu de mot) laquelle des grilles est la plus globalement favorable pour les voyageurs. Pour ce faire, il aurait fallu envisager des centaines voire des milliers d'autres schémas

d'utilisation du train – à peu de choses près, autant de schémas qu'il n'y a d'utilisateurs occasionnels ou semi-réguliers. Nous cherchions juste à nous positionner face à cette révolution tarifaire.

Sur base de notre brève analyse, nous souhaitons donc avancer les éléments suivants :

1. Les trois nouveautés majeures de la nouvelle grille tarifaire sont la suppression des billets allers-retours (remplacés par un aller et un retour), l'introduction d'une différenciation tarifaire entre heures de pointe (6h01-8h59 et 16h01-17h59) et heures creuses et l'apparition d'une carte avantage mensuelle ou annuelle.
2. Nous nuancions fortement l'affirmation de la SNCB selon laquelle la nouvelle grille est moins complexe que la grille actuelle. Elle *paraîtra* moins complexe pour les voyageurs car la technologie (automates, site et app SNCB) proposera un tarif « personnalisé » pour chacun en réduisant les arbitrages actuels entre différents tarifs. Mais l'achat ou

non de la carte avantage sera bel et bien un dilemme pour certains, et de nouvelles contraintes sont introduites avec les différences tarifaires selon l'heure de voyage.

3. Cette carte avantage devant permettre aux voyageurs de bénéficier de pourcentages de réduction a elle-même un prix qui doit être intégré dans le coût du voyage. Il faut dès lors opérer une distinction entre prix du ticket et prix du voyage. Plus l'utilisateur voyage, plus le coût de la carte sera amorti. Moins il voyage, plus cette carte rendra les voyages plus onéreux qu'aujourd'hui.
4. La disparition des tarifs forfaitaires (Standard Multi, Youth Multi, et billet Seniors à 8,50 EUR) entraînera une augmentation parfois conséquente du prix du voyage, même avec carte avantage, pour ceux qui utilisaient couramment ces titres de transport. Ces usagers pourront voir dans la nouvelle grille une augmentation tarifaire déguisée.
5. L'achat d'une carte avantage mensuelle sera indispensable pour bénéficier d'un ticket à prix vraiment intéressant sur les très longues distances (par exemple Liège-Ostende) dès le premier trajet, en heures creuses comme en heures de pointe, grâce au plafonnement des prix. A l'inverse, sur les très courtes distances, le prix de cette carte représentera un coût superflu sauf pour les adultes effectuant au moins deux trajets par semaine.

#### **Dans la nouvelle offre tarifaire, nous aimons...**

- La disparition des titres de transport aller-retour les jours de semaine et l'introduction de la règle un ticket = un trajet.
- La réduction du tarif maximum sur les (très) longues distances (20,80 EUR au lieu de 26 EUR).
- Le maintien de la gratuité pour les enfants de moins de 12 ans (maximum 4) voyageant avec un adulte s'étant acquitté de son titre de transport.
- L'introduction d'une tarification spéciale pour petits groupes (entre 4 et 14 personnes).
- La volonté de la SNCB de davantage fidéliser les usagers non abonnés, surtout les jeunes.

#### **Nous aimons (nettement) moins...**

- La disparition des tarifs forfaitaires Multi et de l'actuel Senior Ticket.
- L'introduction d'une différenciation tarifaire entre heures de pointe et heures creuses, qui introduit de nouvelles contraintes et pénalisera de nombreux voyageurs ne pouvant pas choisir leur heure de départ (ou de retour).
- La suppression du tarif famille nombreuse.
- L'augmentation des tarifs le week-end et les jours fériés sans carte avantage (-30% au lieu de -50%).
- L'attitude de la SNCB dans ce dossier, qui est passée en force sans vouloir entendre la voix des usagers, notamment concernant la suppression du Senior Ticket.

### **Beaucoup de questions encore sans réponses**

La SNCB a été contrainte de communiquer au sujet de sa nouvelle grille tarifaire tant par l'échéance prévue dans son Contrat de gestion que par le monde politique. Ce faisant, elle nous a donné l'impression de ne pas avoir elle-même totalement maîtrisé les conséquences de ce reset tarifaire. De fait, elle envisage désormais des modifications de ses conditions de transport – des modifications qui sont dans la logique de la nouvelle grille mais qui, lorsqu'elles

auront été annoncées, risquent de crisper un peu plus les voyageurs. Nous n'en dirons pas plus pour l'instant.

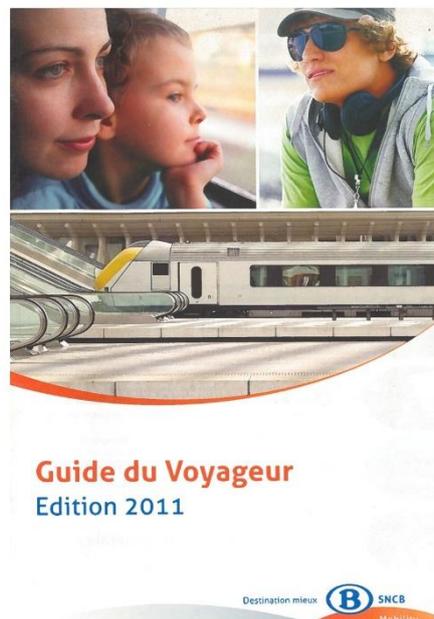
On le sait : la SNCB rêve d'un monde où tous les voyageurs sans exception utiliseront son app pour acheter leurs titres de transport. Avec quatre Belges sur dix toujours en situation de vulnérabilité numérique<sup>4</sup>, ce rêve, s'il n'est pas une utopie, tardera à se réaliser. Ce qui ne l'a pas empêché, début avril, d'introduire les premières modifications du module d'achat dans l'app, où le voyageur doit désormais préalablement indiquer sa catégorie d'âge avant de se voir proposer un « tarif personnalisé ».

Dans les semaines et mois qui viennent<sup>5</sup>, la SNCB doit également remplacer ses automates ou, tout au moins (vu leur nombre), modifier leur logiciel afin qu'ils intègrent les nouvelles routines d'achat. La nouvelle grille tarifaire ne peut être déployée sans cette étape cruciale. Or, il paraît acquis que le voyageur devra indiquer précisément quel train il souhaite emprunter, afin que le tarif correct (heure pleine ou heure creuse) soit appliqué, et impérativement embarquer dans le train choisi.

Autrement dit, si deux trains s'arrêtent dans une même gare à 8h55 (heure pleine) et 9h05 (heure creuse), le voyageur ne sera pas autorisé à embarquer dans celui de 8h55 avec un billet, moins cher, valable pour celui de 9h05. Oui mais voilà. Qu'advient-il si le train de 9h05 est supprimé ?

La SNCB sera-t-elle prête dans les délais prévus ?

Veillera-t-elle à communiquer clairement auprès de cette clientèle qu'elle souhaite fidéliser ?



*[Le temps des guides du voyageur en mode papier est sans doute révolu. Mais on peut espérer que la SNCB produira un guide digital informant clairement les voyageurs au sujet de la nouvelle grille tarifaire et de toutes ses conséquences pratiques.]*

<sup>4</sup> [Quatre Belges sur dix toujours à risque d'exclusion numérique | Fondation Roi Baudouin](#)

<sup>5</sup> Voir article 44, paragraphe 3 du Contrat de gestion

## Les quatre vérités de la SNCB

Dans sa conclusion lancée dans la 5<sup>e</sup> slide de son PowerPoint, la SNCB porte l'affirmation suivante : « *Le prix moyen d'un ticket de train - tous voyageurs confondus - diminue, ce qui devrait permettre d'augmenter le nombre de voyageurs. Si le nombre de voyageurs reste identique, les recettes de la SNCB diminueront.* ».

Notre analyse tend à mettre en doute cette prévision de recettes amoindries à nombre de voyageurs égal. Notons que la SNCB devrait engranger des rentrées financières non négligeables issues de la vente des cartes avantage, qui viendront s'ajouter aux rentrées issues de la vente des billets de train.



*[Il y a une vingtaine d'années, la SNCB mettait déjà en vente des cartes de réduction annuelles permettant d'acheter l'ensemble de ses billets de première ou deuxième classe à moitié prix]*

Nous retirons quatre vérités de cette nouvelle offre tarifaire :

### 1. La SNCB a besoin de ce reset

La SNCB mise gros en révolutionnant sa tarification, mais ce n'est pas pour autant une mission suicide. C'était assurément nécessaire, parce que la grille tarifaire actuelle était vieillie et en décalage avec ce qui se pratique dans d'autres pays. En Belgique comme ailleurs, on ne voyage plus aujourd'hui comme dans les années 80. Et donc, pour s'inscrire valablement dans un marché du transport ferroviaire qui sera encore plus libéralisé en 2033, elle se devait d'aligner ses principes tarifaires sur ce qui fonctionne ailleurs, en essayant malgré tout de préserver une identité, un ADN, bien belge. Autre élément important : en basant l'ensemble des nouveaux tarifs sur le TSSC, les augmentations tarifaires annuelles s'appliqueront de manière plus linéaire. La nouvelle grille rendra donc les prévisions financières de la SNCB à moyen et long terme un peu plus lisibles pour tout le monde.

### 2. La SNCB veut remplir tous ses trains

Voilà une quarantaine d'années que la SNCB a introduit le cadencement sur toutes les dessertes du réseau (Plan IC/IR de 1984). Si une liaison entre une gare A et une gare B est assurée toutes les heures, il y a forcément des trains fort remplis voire bondés (heures de pointe) et d'autres qui sont presque vides (heures creuses). Ces derniers sont donc peu



rentables en regard de leur coût (électricité, frais de sillons et de personnel etc.). En introduisant des tarifs réduits aux heures creuses, la SNCB espère aplatir les courbes de fréquentation et rendre les trains de la mi-journée un peu plus rentables. Les abonnés n'étant pas concernés en premier lieu, la stratégie de la SNCB mise sur la fidélisation d'une clientèle occasionnelle, ce qui n'est pas sans risque car elle est plus sensible que les navetteurs et autres usagers réguliers à toute indication ou même perception que le service manque de fiabilité.

### 3. La SNCB veut nos data

La SNCB justifie périodiquement les modifications de son offre ou de ses conditions en affirmant qu'elles reposent sur des enquêtes auprès des voyageurs, enquêtes dont elle ne partage jamais ni les questions, ni les résultats, et dont nous doutons parfois de l'existence réelle. En poussant très fort à l'achat de titres de transport via son site ou son app, comme elle le fait depuis quelques années (quitte à se mettre hors la loi en proposant des tarifs réduits à qui les achète électroniquement), elle cherche également à mieux identifier ses usagers, qui sont devenus ses clients, et à connaître leurs habitudes. C'est bien dans l'air du temps. En contrepartie, malheureusement, les titres de transport achetés via le site ou l'app ne donnent toujours droit à aucun remboursement lorsque le voyageur annule son voyage. Nous nous attendons donc à ce que la SNCB pousse désormais l'utilisateur à créer un compte MySNCB s'il veut prétendre à un dédommagement ou remboursement en cas d'annulations ou de gros retards dans la circulation des trains, même si elle ne peut légalement pas l'imposer<sup>6</sup>.

### 4. La SNCB veut pouvoir mieux objectiver son offre

Dans le même ordre d'idées, la nouvelle grille tarifaire permettra également à la SNCB d'obtenir des données beaucoup plus précises concernant la fréquentation des gares, des lignes et des trains. En supprimant toutes les cartes Multi à dix voyages au choix, elle retire toute une part de mystère entourant leur usage – par le même voyageur ou par plusieurs voyageurs ? Quelles étaient les gares de destination ? Utilisé plutôt quel jour de la semaine ? Ces inconnues laissent toujours planer un doute sur la fréquentation réelle d'un point d'arrêt relativement peu utilisé. Dans les mois et années à venir, la SNCB pourra (un peu) mieux objectiver ses éventuelles décisions de suppression de desserte de points d'arrêt... voire même de lignes entières, si elle les estime peu rentables (charge à un autre opérateur, dans un trafic voyageurs entièrement libéralisé, d'en reprendre la desserte).

## Le mot de la fin

Tous les usagers du rail seront gagnants si la SNCB parvient effectivement à attirer de nouveaux voyageurs grâce à ce reset tarifaire. Cela ne passera que par une fiabilité accrue du transport ferroviaire dans notre pays, où un nombre toujours plus grand d'usagers aura acquis une confiance suffisante pour abandonner la voiture dans ses déplacements de loisirs – et tous les autres. La SNCB doit dès lors accorder une importance accrue au respect de son offre de transport et éviter les suppressions partielles ou totales de parcours, tout en poursuivant ses efforts en vue d'une ponctualité optimale.

---

<sup>6</sup> Voir articles 18 et 19 du [Règlement européen du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires \(refonte\)](#)



Infrabel serait-elle dès lors devenue la meilleure ennemie de la SNCB ? En utilisant les périodes de congés scolaires pour entreprendre des travaux massifs entraînant l'arrêt complet des dessertes ferroviaires sur des lignes entières, Infrabel décourage celles et ceux qui veulent profiter de ces périodes pour tenter une longue excursion en train. A sa décharge, elle n'a pas d'autre choix, étant soumise aux prescrits rigides du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer ([NSA Rail Belgium](#)). Et lorsqu'on sait que les bus de remplacement mis en place par la SNCB en cas de travaux suffisent à repousser les voyageurs sauf ceux qui n'ont aucun autre choix, on finit par se dire que la voiture a encore de beaux jours devant elle...