

**FRAIS DE DEPLACEMENT
APPLICABLES AUX ETA
WALLONNES : RAPPEL ET
MISE A JOUR DE LA
LEGISLATION EN VIGUEUR**



Au regard des obligations sectorielles (CCT de la SCP 327.03) et fédérales, nous reprenons dans ce dossier, les règles d'indemnisation pour les travailleurs des ETA wallonnes en matière :

- 1. de frais de transport domicile-lieu de travail***
- 2. de frais de mission/déplacement de services***
- 3. de frais de déplacement pour les contrats d'entreprise et contrats de service***

1. Frais de transport domicile - lieu de travail

Les deux CCT sectorielles [CCT du 26/09/2005](#) et [CCT du 22/06/20](#) relatives à l'intervention des employeurs dans les frais de transport domicile – lieu de travail sont les CCT sectorielles de référence vis-à-vis des ETA wallonnes.

Elles font référence à partir du 1er juin 2024 à la CCT 19/11 du CNT en ce qui concerne l'intervention en faveur des travailleurs en ETA dans les trajets domicile-lieu de travail.

(Se référer à la version coordonnée de la CCT 19/9 modifiée par les CCT 19/10, 19/11 et 19/12 et au tableau des forfaits mis à jour le 1/2/26 disponible sur le site du CNT / dossiers thématique / Mobilité : <https://cnt-nar.be/fr/dossiers-thematiques/mobilite>)

Pour les frais de transports publics en commun **par chemin de fer et autres transports publics en commun**, on applique ainsi la CCT n°19/9 (version coordonnée) qui prévoit des montants forfaitaires en fonction de la distance parcourue comme intervention de l'employeur dans les frais de transport, à savoir, le tableau intervention employeur de la CCT 19/9 (version coordonnée) en page 2 – article 3 dont lien ci-dessous.

CCT n° 19/9 du 23.04.2019 (version coordonnée)

TABLEAU CCT 19/9 – Article 3 – Actualisation des montants au 01.02.2026

Elle s'applique à tout ticket de transport (abonnement, flex, etc.) pris à partir de cette date. Et ce dès le 1er kilomètre y compris pour les transports publics autres que le train vu que notre CCT du 22/06/2020 a supprimé depuis le 1er juillet 2020 le plancher de 5 kms minimum obligatoire.

Pour intervenir dans le coût du trajet en train du travailleur, l'employeur a le choix entre deux options : il peut prendre en charge le coût selon un forfait calculé comme le prévoit la CCT 19/9 coordonnée (le travailleur paie le reste du coût), ou il peut opter pour le régime du tiers payant. Dans ce dernier cas, il paie une part plus importante du coût de l'abonnement (80 %), mais les 20 % restants sont pris en charge par l'autorité publique et n'incombent pas au travailleur. Précisons qu'il n'y a pas d'obligation sectorielle de tiers payant pour les ETA wallonnes ressortissant à la sous-commission paritaire 327.03.

Enfin, la CCT 19/11 précise bien qu'il est attendu des travailleurs qu'ils choisissent, parmi les titres de transport disponibles, le titre de transport le plus adapté à son régime de travail et plus particulièrement au nombre de déplacements qu'il doit effectuer entre le domicile et le lieu de travail.

Ce paragraphe fait expressément référence aux nouveaux abonnements « flex » proposés par la SNCB, permettant aux travailleurs qui sont à temps partiel ou en télétravail de prendre l'abonnement qui lui correspondra le mieux en fonction du nombre de jours où il travaille.

Pour soutenir les employeurs, un **crédit d'impôt temporaire** est accordé aux employeurs qui n'utilisent pas le système du tiers payant et qui prennent en charge au moins 79,3 % du coût de l'abonnement (c'est-à-dire plus que le taux forfaitaire légal).

Le crédit d'impôt s'applique à la part employeur et s'élève au maximum à 7,5 % du prix de revient de l'abonnement. Il peut être appliqué pour les abonnements souscrits entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2027. Toutefois, 2026 est la dernière année éligible au crédit d'impôt.

Le travailleur doit, comme toujours, signer une déclaration sur l'honneur selon laquelle il utilise habituellement le train pour ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail, en précisant la longueur du trajet unique effectué en train, exprimée en kilomètres. L'employeur doit établir un document contenant un certain nombre d'informations à ajouter à la déclaration d'impôt des personnes morales ou des sociétés. Pour le contenu du document, nous vous renvoyons à l'article 4 de l'**arrêté royal**.

Qu'est-ce que le tiers-payant ?

Le régime du tiers payant est un système où une partie tierce intervient dans des frais qui devraient normalement être assumés par quelqu'un d'autre. Dans ce cas précis, votre travailleur se rend au guichet de la gare pour acheter son abonnement de train et souvent, c'est lui qui paie ce montant, après quoi il le réclame à son employeur. Mais en tant qu'employeur, vous pouvez vous-même payer la facture à la SNCB par le biais d'un formulaire et dans certains cas, vous pouvez même bénéficier d'une intervention de l'État.

Le régime du tiers payant peut être combiné avec les autres sociétés de transport belges, telles que De Lijn, la STIB et le TEC. Toutefois, les autorités n'interviennent que dans les frais de déplacement domicile-lieu de travail effectué avec la SNCB.

En effet, la SNCB a conclu avec de nombreux employeurs du secteur privé des conventions 80/20 afin d'offrir la gratuité aux travailleurs avec l'aide de l'État fédéral qui prend en charge 20 % du prix de l'abonnement.

Pour ces déplacements par moyens publics autres que le train, cela reste déterminé suivant deux modalités différentes expliquées ci-après :

a) lorsque le prix du transport est proportionnel à la distance, l'intervention de l'employeur dans le prix du titre de transport utilisé est calculée sur la base de la grille des montants forfaitaires repris dans le même tableau sans toutefois excéder 75 % du prix réel du transport ;

b) lorsque le prix est fixe quelle que soit la distance, l'intervention de l'employeur est déterminée de manière forfaitaire et atteint 71,8 % du prix effectivement payé par le travailleur, sans toutefois excéder le montant de l'intervention de l'employeur qui est calculée sur la base de la grille de montants forfaitaires reprise dans le même tableau, pour une distance de 7 kms, soit 43 €.

Remarques importantes :

Les transports en commun publics combinés sont calculés sur base de ces montants forfaitaires repris dans la même grille.

Lorsque le travailleur combine plusieurs transports en commun publics, la prise en charge est limitée à l'intervention de l'employeur dans le prix de la carte-train lorsque le titre de transport est unique pour tous les moyens de transport utilisés. Par contre, lorsqu'un titre de transport est délivré par moyen de transport, il convient de calculer séparément l'intervention patronale pour chaque moyen de transport et d'additionner les montants obtenus.

Pour les travailleurs bénéficiaires du statut BIM, le dernier tarif en vigueur de l'abonnement TEC est renseigné à 12 € par an [Accueil - LeTec](#)

Dans ces cas-là, tout en limitant l'intervention de l'employeur à ce coût pour le travailleur, l'intervention de l'employeur est calculée selon la même logique que pour l'intervention dans les transports en commun, soit à 75 %, soit à 71,8 % (comme expliqué ci-dessus).

Pour les déplacements **en transports privés**, notre secteur continue à faire référence au tableau en vigueur au moment de la CCT 19/9, il faut donc se référer à l'annexe 3 page 12 et 13 de la version coordonnée. Pour info c'est la CCT 19/12 qui neutralise cet effet et l'article 12 bis en particulier.

Notre CCT du 26/09/2005 prévoit une indemnisation des frais de déplacement domicile – lieu de travail pour une distance minimale de 5 kms et uniquement pour les jours prestés et en fonction des kms parcourus. L'employeur étant libre de rembourser ces travailleurs dès le 1er kilomètre.

Il s'agit, ici, de reprendre la formule de notre CCT sectorielle du 26/9/2005 qui dit en son article 4 : Par jour presté, cette intervention équivaut au tarif de la carte-train mensuelle divisé par 21.

Pour le calcul de la distance, on se réfère à l'itinéraire le plus court entre le lieu où le travailleur vit habituellement et le lieu de travail.

En résumé pour notre secteur, qu'en est-il par rapport aux différents modes de déplacement ?

1. Pour les utilisateurs des transports publics chemin de fer, le remboursement se fait selon les tarifs officiels de remboursement de la carte train quelle que soit la distance, le kilométrage est généralement mentionné sur la carte-train :

Se référer au tableau intervention employeur de la CCT 19/9 (version coordonnée) en page 2 – article 3 dont lien ci-dessous.

[CCT n° 19/9 du 23.04.2019 \(version coordonnée\)](#)

[TABLEAU CCT 19/9 – Article 3 – Actualisation des montants au 01.02.2026](#)

2. Pour les utilisateurs d'autres moyens publics que le train, le remboursement se fait sur base du même tableau de la CCT 19/9 (version coordonnée) en page 2 – article 3 et également quelle que soit la distance parcourue.
3. Pour les déplacements en transports privés, le montant des remboursements n'a pas évolué.

Se référer à l'annexe 3 pages 12 et 13 de la version coordonnée.

[CCT n° 19/9 du 23.04.2019 \(version coordonnée\)](#)

[Annexe 3 p 12 et 13](#)

4. Pour les utilisateurs qui viennent à vélo

Jusqu'au 30 avril 2023, cette indemnité n'était pas obligatoire dans notre secteur. Elle était laissée à l'appréciation de l'employeur.

Depuis le 1er mai 2023, pour les secteurs comme le nôtre qui n'ont pas de CCT sectorielle pour l'indemnité vélo, une CCT supplétive intersectorielle (CCT 164) est entrée en application et prévoit une indemnité vélo obligatoire pour les déplacements domicile-lieu de travail.

La convention collective de tra travail n° 164 prévoit que le montant de base de 0,145 euro par kilomètre est indexé chaque année selon le même mécanisme que l'exonération sociale et fiscale de l'indemnité vélo. Le montant indexé, applicable pour 2026 pour la CCT n° 164, est de **0,30 euro par kilomètre**.

Se référer à la page 10 : **[TABLEAUX DES MONTANTS DES CCT – Actualisation au 01.01.2026](#)**

On entend par « vélo » : un cycle, un cycle motorisé ou un speed pedelec, tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière, étant entendu que les cycles motorisés et les speed pedelecs n'entrent en considération que lorsqu'ils sont propulsés de façon électrique.

La définition du vélo reprise dans le code de la route dit qu'un vélo doit avoir des pédales. La CCT 164 se base sur cette définition et ne dit rien de contraire.

Donc au niveau des obligations de la CCT supplétive 164, les trottinettes n'entrent pas en ligne de compte.

La convention collective de travail n° 164 prévoit que le montant de base de 0,145 euro par kilomètre est indexé chaque année selon le même mécanisme que l'exonération sociale et fiscale de l'indemnité vélo. Le montant indexé, applicable pour 2026 pour la CCT n° 164, est de 0,30 euro par kilomètre.

L'indemnité est due pour les trajets effectués pour une distance maximale de 20 km entre le domicile et le lieu de travail (donc 40 km pour un trajet aller-retour).

Le vélo peut être utilisé en combinaison avec d'autres moyens de transport, mais une même distance ne donne droit qu'à une seule indemnité. Le travailleur doit déclarer sur l'honneur se rendre au travail à vélo et la distance parcourue. Il revient à l'employeur de définir les mesures de contrôle.

A partir du 1er janvier 2026, le plafond exonéré de l'indemnité passe de 0,36 à **0,37 euro** par kilomètre. Un plafond annuel pour l'exonération a été introduit en 2024 et s'élève à **3.690 euros pour l'année 2026** (pour le calcul du précompte professionnel).

Ce plafond s'applique à toutes les indemnités vélo octroyées par l'employeur (montant fixe, montant basé sur le montant maximum exonéré ou montant basé sur la convention collective de travail nationale n° 164).

En cas de dépassement auprès du même employeur, l'excédent est soumis aux cotisations de sécurité sociale et au précompte professionnel.

En cas de dépassement auprès de plusieurs employeurs, la régularisation s'effectue au niveau fiscal dans la déclaration d'impôt finale. Au niveau social, chaque employeur ne doit tenir compte que du montant qu'il octroie pour vérifier le respect du plafond.

Un mécanisme de compensation est par ailleurs prévu par le gouvernement, à l'attention des employeurs dans le but de compenser l'impact financier de la généralisation et de la hausse des indemnités versées.

Pour plus de détails sur l'exonération et le mécanisme de compensation, nous vous renvoyons à l'actualité UNISOC :

[Mobilité : l'indemnité vélo maximale est augmentée à 0,35 €/km \(unisoc.be\)](https://www.unisoc.be) passé à 0,37 €/km en 2026.

5. Transport organisé par l'employeur

L'intervention dans les frais de transport n'est pas applicable aux employeurs qui organisent totalement le transport des travailleurs à leur propre compte et ce uniquement dans le cas où le travailleur bénéficie de la gratuité complète de ce transport.

Dans le cas contraire ou si le transport est organisé à partir d'un lieu déterminé, alors l'intervention dans les frais de transport s'applique au prorata de la distance parcourue.

Ces dispositions devront être déterminées dans le cadre d'une convention d'entreprise.

2. Frais de mission/déplacements de service

Ces indemnités sont valables en cas d'utilisation de la voiture personnelle pour les déplacements de services. Elles font office de norme sérieuse, ne sont pas imposables et ne sont pas soumises aux cotisations de sécurité sociale.

Révision annuelle

L'indemnité kilométrique basée sur l'AR de 1965 est indexée chaque année au 1er juillet. Pour la période **du 1er juillet 2025 au 30 juin 2026 inclus, cette indemnité s'élève à 0,4449 EUR/km.**

Révision trimestrielle

L'indemnité kilométrique dans la fonction publique fédérale est revue trimestriellement depuis l'[AR du 10 novembre 2022](#) modifiant l'AR de 2017.

La circulaire n°764 a été publiée au Moniteur Belge le 31 mars 2026. Du 1er avril au 30 juin 2026, en cas d'utilisation de la voiture personnelle pour les déplacements de service, l'indemnité kilométrique revue trimestriellement passe à 0,4327 € (au lieu de 0,4326 €) par kilomètre pour le personnel de la fonction publique fédérale en application de l'AR de 2017.

Pour les entreprises et les secteurs à profit social qui se réfèrent toujours à l'arrêté royal de 1965, il n'y a pas de changement, le montant de 0,4449 €/km reste d'application du 1er juillet 2025 au 30 juin 2026.

Ces deux indemnités, qui font office de normes sérieuses, ne sont pas imposables et ne sont pas soumises aux cotisations de sécurité sociale.

Les formules d'indexation des deux mécanismes sont proches dans les principes, mais ne sont pas rigoureusement identiques, ce qui amène à une très légère différence entre les deux montants calculés.

Et dans notre secteur ETA ?

Dans notre SCP 327.03, nous n'avons pas de CCT sectorielle faisant référence à l'AR de 1965. Par contre, si au niveau de votre entreprise dans le cadre d'une CCT d'entreprise ou dans votre règlement de travail ou dans les contrats de travail individuels, vous faites référence à l'AR de 1965 pour les frais de mission alors vous pouvez appliquer le montant de 0,4449 €/km.

Si au contraire, vous suivez l'indemnité kilométrique établie pour le personnel de la fonction publique fédérale, vous devez donc être très attentifs aux mises à jour trimestrielles.

Frais propres à l'employeur

La règle de base veut que l'administration fiscale accepte le remboursement de « frais propres à l'employeur » sur la base d'un décompte des frais réellement exposés par le travailleur.

Toutefois, l'administration fiscale accepte un remboursement forfaitaire des frais de voiture lorsque le travailleur utilise sa voiture personnelle pour les déplacements qu'il effectue pour le compte de l'employeur (mission, réunion, formation, etc.). Elle considère ce remboursement comme des « frais propres à l'employeur ». Les indemnités kilométriques font office de normes sérieuses pour le calcul du montant du forfait. Le remboursement est dès lors exonéré d'impôt dans le chef du travailleur. Cette règle n'est toutefois valable que si le nombre de kilomètres parcourus annuellement n'est pas anormalement élevé (c'est-à-dire maximum 24.000 km/an).

Une indemnité vélo peut aussi être octroyée pour les déplacements de service (c'est-à-dire pour les déplacements effectués pendant les heures de travail à des fins de mission) à condition que ces déplacements soient effectués avec le vélo personnel du collaborateur.

3. Frais de déplacement pour les contrats d'entreprise et contrats de service

Trois types d'interventions différentes peuvent s'appliquer à condition de répondre aux conditions :

1. Dans notre secteur (ETA wallonnes), l'intervention équivalente à celle octroyée pour les frais de mission est obligatoire en ce qui concerne les contrats d'entreprise et les contrats de service pour les travailleurs se déplaçant par leur propre moyen, mais uniquement pour les seuls kms supplémentaires par rapport à la distance domicile – ETA.

Puisqu'il convient, pour ces travailleurs, de leur appliquer d'abord les frais de déplacements domicile – lieu de travail comme expliqué au titre 1 de ce dossier.

Se référer aux CCT suivantes :

- [CCT du 08/04/2010](#)
- CCT du 21/12/23 sur les contrats de services
- CCT relative aux contrats d'entreprise conclue le 15 février 2023

Si le travailleur se déplace en transport en commun, ces frais de mission ne sont pas obligatoires.

Bien que nous n'ayons pas une vue d'ensemble de la pratique dans les ETA wallonnes, il nous revient des usages appliqués dans certaines ETA et qui nous semble logique pour les travailleurs se déplaçant en transport en commun, que :

Par équité, certaines ETA appliqueraient les frais de déplacement domicile-lieu de travail en tenant compte des kms parcourus jusqu'à l'entreprise cliente.

Et d'autres ETA appliquant le tiers-payant n'appliqueraient pas ces frais de mission.

2. Si la distance domicile - lieu du contrat d'entreprise ou contrat de service est inférieure à la distance domicile - ETA, alors le travailleur a droit uniquement aux frais de déplacement domicile – ETA selon la CCT du 26/09/2005 relative à l'intervention des employeurs dans les frais de transport (tarifs SNCB) et ce pour la distance domicile – ETA et non la distance domicile – contrat d'entreprise.

3. Dans le cas où le travailleur en contrat d'entreprise ou contrat de service (chauffeur ou passager) se rend directement depuis son domicile jusqu'au site du client et pour autant que la distance parcourue soit supérieure à la distance domicile - ETA, une prime d'éloignement par km excédentaire, aller-retour, lui sera octroyée.

Cette prime sera de 0,0657 € (non indexé) par kilomètre excédentaire. Si la distance est inférieure, cette disposition ne s'appliquera pas.

Si le travailleur se déplace en transport en commun, cette prime n'est pas due.

En résumé, pour les contrats d'entreprise – contrats de service :

1. Appliquer d'abord les frais de déplacement domicile – ETA (attention si la distance est inférieure à la distance ETA, le travailleur aura quand même droit aux frais de déplacement domicile-ETA)
2. Si le travailleur se déplace par ses propres moyens et que la distance est supérieure à la distance domicile-ETA, appliquer des frais de mission pour les seuls kms supplémentaires par rapport à l'ETA
3. Si le travailleur se déplace par ses propres moyens et que la distance est supérieure à la distance domicile-ETA et que le travailleur se rend directement depuis son domicile jusqu'au site du client, une prime d'éloignement par km excédentaire, aller-retour, lui sera octroyée.