

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 avril 2024

16 april 2024

**LA RÉFORME
DES TARIFS DE LA SNCB:
ÉTAT D'AVANCEMENT**

**DE HERVORMING
VAN DE TARIEVEN BIJ DE NMBS:
STAND VAN ZAKEN**

Audition

Hoorzitting

**Compte rendu numérique de la réunion de
la commission de la Mobilité, des Entreprises
publiques et des Institutions fédérales**

**Digitaal verslag van de vergaderingen
van de commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen**

(art. 32 Rgt. *juncto* art. 178bis Rgt.)

(art. 32 Rgt. *juncto* art. 178bis Rgt.)

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen : Kim Buyst, Sarah Schlitz, Olivier Vajda
 PS : Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 cd&v : Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB : Maria Vindevoghel
 Open Vld : Marianne Verhaert
 Vooruit : Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 Guillaume Defossé, Louis Mariage, Eva Platteau, Gilles Vanden Burre
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Maggie De Block, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés : Josy Arens

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
 Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
 PS : *Parti Socialiste*
 VB : *Vlaams Belang*
 MR : *Mouvement Réformateur*
 cd&v : *Christen-Democratisch en Vlaams*
 PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
 Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
 Vooruit : *Vooruit*
 Les Engagés : *Les Engagés*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
 QRVA : *Questions et Réponses écrites*
 CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
 CRABV : *Compte Rendu Analytique*
 CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
 PLEN : *Séance plénière*
 COM : *Réunion de commission*
 MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
 QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
 CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
 CRABV : *Beknopt Verslag*
 CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
 PLEN : *Plenum*
 COM : *Commissievergadering*
 MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Lors de sa réunion du 3 avril 2024, la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales a tenu une audition sur la “réforme des tarifs de la SNCB: état d’avancement avec M. Marc Huybrechts, *Director Customer Services* de la SNCB.

Les membres suivants de la commission ont pris la parole: Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen), Mme Chanelle Bonaventure (PS), M. Vincent Scourneau (MR), Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB), Mme Marianne Verhaert (Open Vld) et M. Kris Verduyckt (Vooruit).

Le compte rendu numérique (art. 32 Rgt. juncto art. 178*bis* Rgt.) de cette audition peut être consulté sur le site web de la Chambre:

<https://www.lachambre.be/media/index.html?language=fr&sid=55U4834>

Annexe:

Présentation de M. Marc Huybrechts, *Director Customer Services* de la SNCB.

Tijdens haar vergadering van 3 april 2024 heeft de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen over “de hervorming van de tarieven bij de NMBS: stand van zaken” een hoorzitting gehouden met de heer Marc Huybrechts, *Director Customer Services* bij de NMBS.

De volgende commissieleden hebben het woord genomen: mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen), mevrouw Chanelle Bonaventure (PS), de heer Vincent Scourneau (MR), mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB), mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) en de heer Kris Verduyckt (Vooruit).

Het digitaal verslag (art. 32 Rgt. juncto art. 178*bis* Rgt.) van deze hoorzitting kan worden geraadpleegd op de website van de Kamer:

<https://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U4834>

Bijlage:

Presentatie van de heer Marc Huybrechts, *Director Customer Services* bij de NMBS.

Offre tarifaire SNCB Tariefaanbod NMBS

Hoorzitting Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven
en Federale Instellingen

Audition Commission de la Mobilité, des Entreprises
publiques et des Institutions fédérales

03/04/2024

En route. Vers mieux.
Onderweg. Naar beter.



Regeerakkoord - 30 september 2020 | 3.4.1 Spoor

COVID-19-crisis heeft tegelijk het belang van de continuïteit van de dienstverlening en de eenheid van aansturing voor een veilig en duurzaam spoorvervoer op nationaal niveau duidelijk gemaakt. Daarom geeft deze regering een direct award aan de NMBS voor haar opdracht van openbare dienst om de komende 10 jaar als operator van het personenvervoer via spoor op te treden in ons land en dit voor het volledige spoor. De directe toekenning geldt in eerste instantie voor het hele grondgebied. Parallel zal zowel in Vlaanderen als in Wallonië in samenwerking met de gewestelijke instanties in één vervoersregio een pilootproject worden opgezet waar via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kan worden aangeduid. Van zodra alle modaliteiten voor deze projecten zijn gedefinieerd, zal de scope van het grondgebied waarop de directe toewijzing van toepassing is, worden aangepast. Hierbij zullen er wel strenge en sanctioneerbare kwaliteitsseisen aan de NMBS worden opgelegd. Om de NMBS klaar te maken voor de nakende liberalisering zal er onderzocht worden of er private expertise in de NMBS kan worden ingebracht. Er zal ook bestudeerd worden of het huidige HR-beleid de NMBS voldoende voorbereidt om competitief te zijn in lijn met de nieuwe Europese regels. Naast de beheersovereenkomsten heeft het spoor nood aan een langetermijnsturing van en -visie op de verwachtingen in verband met de spoorwegdienstverlening in België. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal met de steun van Infrabel, de NMBS en de verschillende stakeholders, zoals de gewestelijke vervoersmaatschappijen, een visie op de in 2040 verwachte dienstverlening en uitbating uitwerken. Die visie zal gebaseerd worden op ambitieuze doelstellingen in verband met het vervoersaandeel en zal onder meer de ontwikkeling van een geïntegreerd openbaar vervoerssysteem beogen. De NMBS en Infrabel zullen bij de planning van hun investeringen rekening houden met de visie 2040. Er zal een studie worden uitgevoerd om na te gaan of het technisch en budgettair haalbaar is om op het spoor tegen 2040 geleidelijk een cadancering rond overstapknoppunten in te voeren en in samenhang daarmee de uurregelingen af te stemmen op de andere vormen van openbaar vervoer die beheerd worden door de gewesten. De regering sluit op korte termijn nieuwe, sanctioneerbare beheerscontracten af met duurzame en ambitieuze doelstellingen: verbeteren van de stiptheid, het spooraanbod (m.i.v. meer vroege, laatavond-, nacht- en weekendverbindingen), 66 Regeerakkoord 30/09/2020 comfort, toegankelijkheid, ook voor andere vervoersmiddelen zoals de fiets met het oog op multimodale mobiliteit, infrastructuur, internet op de trein, veiligheid, kostenefficiëntie en productiviteitsgroei.

Het tariefstelsel wordt sterk vereenvoudigd. De reiziger zal altijd het beste tarief voorgesteld krijgen en er wordt werk gemaakt van meer flexibiliteit inzake tickets en tarieven. Aan de NMBS zal ook meer tariefautonomie worden gegeven voor zover deze binnen de bestuursovereenkomst kadert.

Voor de besteding van de dotatiemiddelen is het verbeteren van de dienstverlening aan de reiziger (snelheid, stiptheid, comfort, aanbod, toegankelijkheid) topprioriteit. Er zal dus een verhoging van de investeringsdotatie plaatsvinden binnen de beschikbare middelen in het investeringsplan. Bij het bepalen van de dotaties wordt rekening gehouden met de financiële impact van de coronacrisis. De huidige inspanningen inzake kostenefficiëntie en productiviteitsverhoging worden verdergezet. De middelen die hierdoor vrijkomen, kunnen geïnvesteed worden. In het kader van het nationale investeringspact worden de investeringsdotaties opgetrokken. De investeringsplannen van NMBS en Infrabel worden opgesteld met een minimale duurtijd van tien jaar, om rekening te houden met de lange cycli die kenmerkend zijn voor de spoorwegaanpak. De investeringen in aanleg en onderhoud van infrastructuur en aanbod zullen vraaggestuurd zijn en in functie van de visie 2040. Deze regering zal extra investeren in het spoor. De investeringen zullen zich toespitsen op:

- Aankoop nieuw rollend materieel;
- Modernisering, onderhoud, toegankelijkheid multimodaliteit van stations;
- Toegankelijkheid treinen en perrons. We investeren ook in de toegankelijkheid van onze treinen en perrons: we maken versneld werk van het verhogen van de perrons en korten de reservatietermijn voor assistentie in. Elk station met meer dan 5000 reizigers per dag is toegankelijk tegen 2024. Nieuwe treinstellen die de NMBS aankoopt zullen toegankelijk zijn voor personen met een handicap. Er komt een evaluatie van de huidige toegankelijkheid en op grond daarvan een actie- en stappenplan om de toegankelijkheid te verbeteren;
- Vernieuwen en onderhoud spoorinfrastructuur;
- Uitbreiden capaciteit personenvervoer: GEN, ANGELIC, een verbetering van de verbindingen tussen de Brusselse stations, meer bijzonder de connectie Noord-Zuid, en van de grensoverschrijdende verbindingen.

België neemt een voortrekkersrol op in de Europese trend naar meer en snellere internationale (nacht)treinverbindingen tussen grote Europese steden, met de ambitie om van Brussel een echte internationale treinhub te maken. We zetten specifiek ook in op hogesnelheidsverbindingen tussen Brussels Airport en de HST-knooppunten in onze buurlanden om zo het aantal korte-afstandsvluchten te verminderen. De regering actualiseert de 67 Regeerakkoord 30/09/2020 studie naar een betere aansluiting van de gewestelijke luchthavens op het spoor. Zowel voor het personenvervoer als het goederenvervoer wordt een traject uitgestippeld voor de verdere elektrificatie van het spoorwernetwerk of de inzet van batterijtreinen. Het potentieel van waterstofftreinen wordt onderzocht. NMBS en Infrabel voeren de inspanningen op om groene stroom op te wekken op de eigen terreinen en gebouwen. We streven naar een forse verbetering van het goederenvervoer per spoor met het oog op een verdubbeling van het volume tegen 2030. De drempels tot toegang van goederenoperators tot het spoor worden zoveel als mogelijk verlaagd. De regering stelt voldoende exploitatie- en investeringsmiddelen ter beschikking aan Infrabel om haar in staat te stellen te beantwoorden aan de stijgende vraag naar goederentransport. De subsidies voor het gecombineerd en verspreid vervoer worden geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

Nouveau Contrat de Service Public 2023-2032 et tarifs

Les tarifs régulés (85% des trajets en 2022) en 2^{ème} classe sont:

Les tarifs régulés en 2^{ème} classe sont celui du Standard Ticket ; les **ristournes** de -40% pour Youth, Senior ticket et Intervention Majorée; les abonnements domicile-travail (y compris flexabo) et domicile-école; les gratuits pour catégories sociales, patriotiques, professionnels et enfants <12 ans accompagnés.

Les tarifs régulés évolueront maximum 2 fois par an selon les règles suivantes:

- Pour les tickets régulés: Evolution maximale liée à l'indice des prix à la consommation
- Pour les abonnements: Evolution maximale liée à l'indice des prix à la consommation + max. 1% (par an) selon 3 KPI

Les autres tarifs sont non-régulés (15% des trajets en 2022) :

Les tarifs non-régulés sont tous les autres tarifs, par exemple 1^{ère} classe, Multi's, off-peak, suppléments (vélo, animal,...),...

La SNCB élabore et adaptera sa gamme de tarifs non-régulés de manière **autonome** dans un cadre fixé par le CSP cād augmenter l'attractivité du train pour autant que cela ne compromette pas l'équilibre économique du Contrat. Objectifs: contribuer à un transfert modal; stimuler le nombre de voyageurs; augmenter la **fréquence** d'usage ; stimuler les trajets **hors heures de pointe**; répondre aux besoins des **groupes**,...

→ « La SNCB adapte sa gamme de titres de transport à tarifs régulés le plus rapidement possible et au plus tard dans les 26 mois, à dater de l'entrée en vigueur du Contrat »

Gratuité du transport par train entre le domicile et le lieu de travail (via système tiers payant)

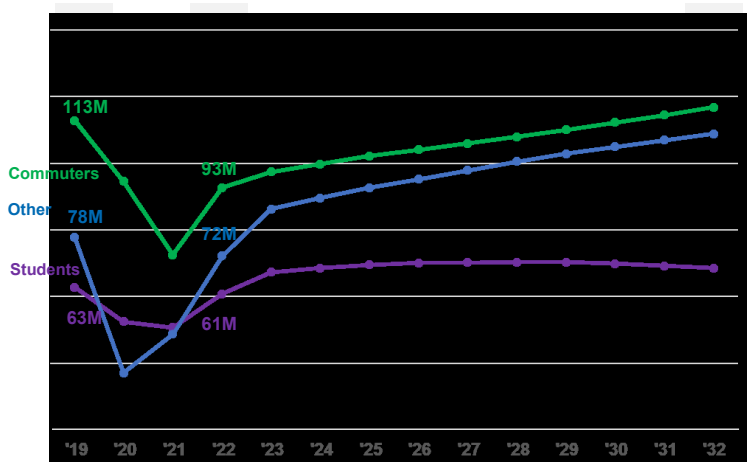
1. Afin de tendre vers la gratuité du transport domicile – lieu de travail par chemin de fer, en deuxième classe, ainsi que le cas échéant sur les réseaux de la STIB et/ou TEC et/ou De Lijn sur base d'un abonnement de seconde classe Domicile-Travail combiné, la SNCB prend à sa charge l'intervention du travailleur pour la partie ferroviaire, selon les modalités fixées à l'Annexe 10 et selon les modalités financières prévues ci-dessous.
2. L'obligation de la SNCB de prendre en charge l'intervention du travailleur des **opérateurs régionaux STIB/TEC/De Lijn dépend d'un accord relatif à ce financement**. En attendant la conclusion d'un tel accord, le règlement financier déterminé par l'Arrêté Royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion de la SNCB, reste totalement applicable.

3

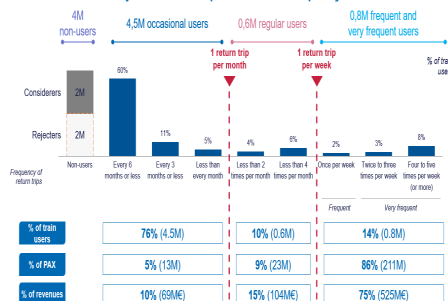


Ambitie 2032 (Openbaredienstcontract): +30% meer reizigers vs 2022

- De grootste groei wordt verwacht voor het segment **Other** (tickets): +50%.
- **Woon-Werk** groeit +26%, ambitie om meer abonnees te hebben maar impact van telewerk is groot
- **Woon-School** groeit +12% (vooral gelinkt aan demografie).



6 miljoen gebruikers per jaar, maar met een lage frequentie: 6 op 10 max. 2x per jaar!



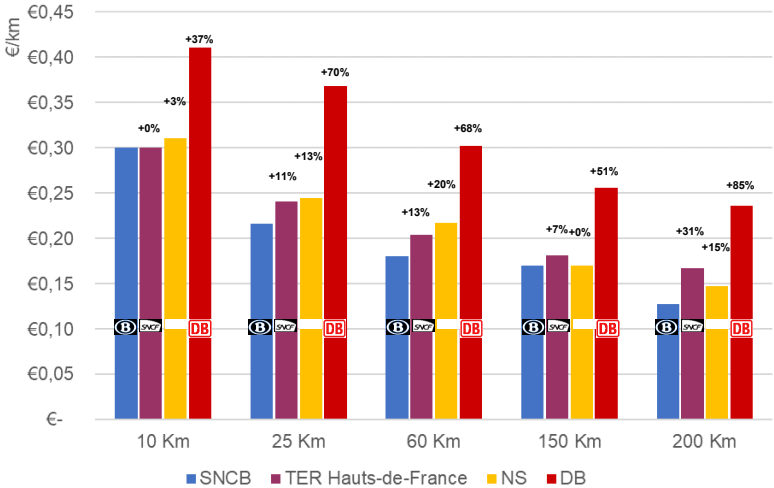
4

Deze ontwikkeling is in commerciële Pax. Zij omvat ook de uitbreidingen van het vervoersplan.



Benchmark 2024 | De prijzen van NMBS zijn gemiddeld lager dan de prijzen in de buurlanden en in de andere Europese landen

Prijs Standard Ticket per afstand:



Kortingen voor specifieke doelgroepen:

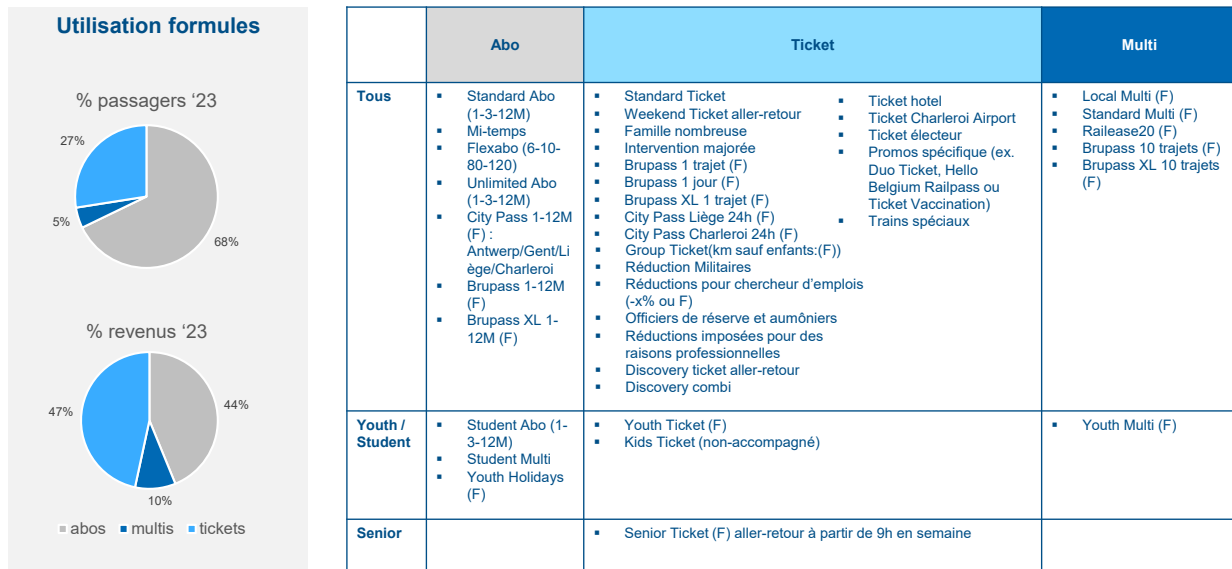
- Jongeren**
België is het enige land
- met dergelijke aantrekkelijke kortingen, vooral op lange afstand (tot 70%)
- zonder enige verbintenis tot 25 jaar (allen vereisen een kortingskaart of inschrijving vanaf 15-18 jaar)
- Senioren**
België is een van de weinige landen
- die kortingen aanbieden aan senioren
- met nog hogere kortingen dan voor jongeren
- met zulke aantrekkelijke kortingen, vooral op middellange / lange afstand (tot 80%)
- zonder enige verplichting (alle andere landen vereisen een kortingskaart of registratie)
- Grote gezinnen**
België is het enige land dat gratis gezinskorting geeft, zelfs als ze niet samen reizen.
- Verhoogde tegemoetkoming**
Sociale kortingen zijn niet zichtbaar op websites van andere operatoren, maar bestaan misschien wel via andere kanalen

Price benchmark 2024| La SNCB offre de nombreux produits dédiés aux cibles privilégiées

Operators\ Attribute	Belgian Rail	Regio German Rail	Excl. TGV French Rail	SBB	Trenitalia	NS	ÖBB
Youth	7,5€	25-50%	30%	50%	20-50%	7,95€	50%
Senior	8,3€(AR)	25-50%	30%	-	20-50%	-	50%
Low Income (IM)	50%	-	75%	-	-	-	-
Kids	Free if accompanied	Free if accompanied	50%	Free if accompanied	Free if accompanied	2,5€	Free
Family	50%	-	30-50-75%	-	20-50%	-	100%
Special Profiles	Handicap, military	Handicap	Handicap, military	Handicap	Handicap, voters	Handicap	-

- La SNCB offre des réductions / forfaits pour les segments spécifiques. Elle est un des seuls opérateurs à pratiquer des forfaits.
- De manière générale, la SNCB est plus généreuse en réductions que les autres opérateurs européens

Offre actuelle | Très nombreux produits + un mix forfaits (F) et km-based



7

* Exercice théorique, les cibles peuvent choisir des produits qui ne correspondent pas à leur cible



Offre loisirs & autres* actuelle | Une offre tickets et Multi's complexe qui ne correspond plus à nos objectifs loisirs du futur

La SNCB offre à côté des formules abonnements, des tickets et Multi's.

L'offre actuelle est **complexe** avec une multiplication de produits (parfois ciblés) et un mélange de produits à tarif forfaitaire et de produits dont le tarif dépend de la distance.

Les **faiblesses de notre offre** actuelle sont multiples:

- Des **arbitrages** entre les produits forfaitaires et les produits km-based
- Pas/peu de réduction pour les **courtes et moyennes distances**
- Pas/peu de différenciation entre le **peak et off-peak**
- Certains tickets intègrent une **contrainte** (pe WE & seniors: aller-retour, seniors: pas de voyage avant 9h)
- Peu d'incitation à la **fréquence**
- Manque d'une offre attractive pour les **petits groupes**
- Une offre **famille nombreuse** parfois non pertinente et qui ne correspond plus aux réalités des familles en 2022 (familles plus petites et recomposées)
- **Différentes zones tarifaires** (pe zone tarifaire BXL vs zone Local Multi vs zone BRUPASS/BRUPASS XL). Dès lors offre complexe sur les **courtes distances**.

8

* Loisirs au sens large cad tous les déplacements hors abonnements tels que visites amis et familles, excursions, shopping, déplacements professionnels,...



Een aantrekkelijk tariefaanbod | La nouvelle politique tarifaire est un des leviers importants pour rencontrer les objectifs fixés dans le contrat, à savoir augmenter l'attractivité du train, stimuler le shift modal, augmenter le nombre de voyageurs et leur fréquence de voyage

Globaal



Een aantrekkelijk productaanbod:

- **Woon- Werk:** een nieuw aanbod (flexabos) dat antwoordt op de evolutie van de markt
- **Woon-School:** behoud van zeer attractieve prijzen
- **Vrije tijd & andere:** een globale daling van de tarieven waarbij NMBS meer reizigers wenst aan te trekken om deze tariefverlaging te compenseren.

Loisirs et autres



Vereenvoudiging en verduidelijking van het aanbod: % korting in plaats van vaste prijs, ook ten gunste van korte afstanden



Invoering van een gedifferentieerde prijsstelling voor de daluren



Invoering van een duidelijk frequentiemechanisme dat een hoger treingebruik (modal shift) stimuleert



Behoud van toegankelijkheid voor kernsegmenten met zeer aantrekkelijke tarieven (jongeren, senioren, verhoogde tegemoetkoming)

Gamme tarifaire future | Simple, transparente et cohérente avec une tarification km-based, adaptée en fonction des segments, du moment de voyage et la taille de groupe

		Fréquence			Carte avantage			Abonnements		
		Tickets simples			Pour stimuler la fréquence et le voyages en heures creuses			Moment de voyage		
		Peak	Off-peak	Weekend Sat. & Sunday				Peak	Off-peak	Weekend
Segment	Adult 26-64	Standard Ticket		Weekend Ticket	- Réductions supplémentaires en off-peak et weekend - Un prix maximum valable tout le temps			Standard/Flex Abo		
	Youth 0-25	Youth Ticket Senior Ticket IM Ticket -40%						Student Abo		
	Senior 65+									
	BIM									
	Enfants -12 accompagnés									
Groupes	Petit groupe 4p-14p			Mini-group						
	Grand groupe 15p+	avec réservation								

Adultes | Nouvelle offre simplifiée

Offre actuelle

- **Standard Ticket**
- **Weekend Ticket** : -50%* aller/retour
- **Local Multi** : 31€ pour 10 trajets/6mois
- **Standard Multi** : 99€ pour 10 trajets/1an

Nouvelle offre

Régulé dans le Contrat de Service Public (art 26 et 38)

- Ticket Standard Seconde Classe

En plus de cela

- Une réduction le **weekend** par aller simple
- Une **carte avantage** à petit prix qui offre:
 - Des **réductions** en off-peak & WE
 - Un **prix maximum**, également en peak
- Une réduction pour les **petits groupes** (àpd 4 pers.) en dehors des heures de pointe
- Un tarif supplément **vélo différencié entre peak et off-peak**

Avantages:

- **Simple**: Pas d'arbitrage entre produits selon la distance.
- **Stimule les voyages en dehors des heures de pointe**
- Avantageux pour les **voyageurs fréquents** (shift modal)
- Pas de contrainte A/R obligatoire le weekend
- Des réductions à partir de 4 personnes voyageant ensemble (hors pointe)

*Sur la partie variable du tarif uniquement

11

Tarifs 2024



Jongeren | Een nieuw en zeer aantrekkelijk aanbod voor jongeren

Huidig aanbod

- **Youth Ticket** : 7,50€ per rit
- **Youth Multi** : 60€ voor 10 ritten/1jaar
- **Kids ticket** -50%* voor onbegeleide kinderen
- **Gratis** voor begeleide kinderen onder 12 jaar

Toekomstig aanbod

Gereguleerd openbardienstcontract (art29)

- Een ticket met **-40% korting** op standaard tarief
- Het gratis vervoer voor begeleide kinderen onder 12 jaar wordt behouden
- Beschikbaar tijdens de volledige dag, enkele reis of H/T

Daarboven

- Een goedkope **voordeelkaart** met
 - **Extra kortingen** tijdens daluren en weekends
 - Een lagere **maximumprijs** dan voor volwassenen, ook tijdens de spits

Voordelen:

- Geen arbitrage meer omdat het **steeds goedkoper** is dan het volwassenentarief (standaard/weekend)
- Kortingen beschikbaar op alle type afstanden (**kort, middellange en lange afstanden**) en vanaf de eerste reis
- **Stimuleert reizen** tijdens de daluren
- Voordelig voor **frequente reizigers**

Jongeren = 95Mio trajecten (39% van totaal)

Jongeren kopen ook andere vervoersbewijzen dan Youth producten of Student abo

*Sur la partie variable du tarif uniquement

12

Tarifs 2024



Seniors | Une nouvelle offre moins contraignante et des ristournes sur toutes les distances

Offre actuelle	Nouvelle offre
Senior Ticket : 8,3€ aller/retour le même jour + valable uniquement après 9h Historique de l'évolution du Senior Ticket - Suppression de l'exclusion des longs weekends et de l'été en 02/2020 Autres demandes régulières d'évolution - Suppression de la contrainte >9h & Aller-Retour → Nouvelle offre - Demande pour un multi-seniors ou autre formule pour les voyageurs réguliers → Nouvelle offre (carte avantage)	Régulé dans le Contrat de Service Public (art 30) - Un ticket avec -40% de réduction sur le tarif standard - Disponible à toute heure de la journée en aller simple et aller-retour et pour tous types de distances <u>En plus de cela:</u> - Une carte avantage à petit prix offrant: - Des réductions supplémentaires en off-peak & WE - Un prix maximum même en pointe plus bas que celui pour les adultes Avantages: - Choix plus simple pour le voyageur senior car toujours avantageux par rapport au tarif adulte - Suppression des contraintes pour bénéficier de réductions : - En heure de pointe et en heure creuse - Aller simple ou aller retour - Réduction pour tous types de distances (courtes, moyennes et longues) et dès le 1er trajet. - Stimule les voyages en dehors des heures de pointes - Avantageux pour les voyageurs fréquents (shift modal)

Seniors = 12Mio de trajets (5% du total)

Dans de nombreux cas les seniors achètent un autre titre de transport que le ticket senior à cause des contraintes actuelles de ce ticket

Leisure & other BIM | Une nouvelle offre avantageuse

Offre actuelle	Nouvelle offre
Ticket pour BIM : -50% sur la partie variable du tarif standard	Régulé dans le Contrat de Service Public (art 31) - Un ticket avec -40% de réduction sur le tarif standard - Disponible à toute heure de la journée en A/S et A/R et pour tous types de distances <u>En plus de cela:</u> - Une carte avantage offrant: - Des réductions supplémentaires en off-peak & WE - Un prix maximum même en pointe plus bas que celui pour les adultes Avantages: - Choix plus simple pour le voyageur car toujours au moins aussi avantageux que tarif adulte, jeune ou senior. - Stimule les voyages en dehors des heures de pointes - Avantageux pour les voyageurs fréquents (shift modal)

Tickets pour BIM = 5Mio de trajets (2% du total)

Billets intégrés

Onderweg.
Naar beter.



Contexte en Belgique

- La **SNCB** offre des produits avec une tarification par km (peu compatible avec des offres zonales/forfaitaires)
- Au niveau **intermodal**, la SNCB propose en collaboration avec les autres opérateurs publics :
 - o Des **titres de transport intégrés** dans des **zones (sub)urbaines** cad à Bruxelles (Brupass & Brupass XL) et dans 4 grandes villes (Gent, Antwerpen, Liège, Charleroi) avec des Citypass

Offre adulte*		Brupass		Citypass			
		Brupass	Brupass XL	Gent	Antwerpen	Charleroi	Liège
	rayon en km (+/-)	7	11,5	6-13	5-11	11-20	7-14
Abos	1 mois	60,0 €	84,0 €	67,0 €	67,0 €	64,0 €	53,5 €
	1 an	600,0 €	840,0 €	544,0 €	544,0 €	640,0 €	535,0 €
Tickets	1 trajet	2,4 €	3,2 €				
	10 trajets	16,8 €	22,4 €				
	1 jour	8,4 €				7,5 €	6,5 €

- o Des **abonnements combinés** pour le domicile-travail (45% des abonnés et majoritairement en tiers payant), et domicile-école:
 - 40% des abonnés Domicile-Travail SNCB achètent en même temps à la SNCB un abo d'un autre opérateur de transport public (84K sur 220K).
- o La SNCB et les 3 autres opérateurs publics investissent dans un route-planner intégré en temps réel et le "**one-stop shopping**" qui permet aux voyageurs de facilement acheter leurs titres de transport (un achat, un paiement):
Projet Floya à la STIB ou app TEC (vente de tickets SNCB)



Allemagne | D-Ticket un abo à 49€/mois pour les trajets locaux

Lancement le 1^{er} mai 2023 avec un financement Etat+Lander acquis jusque 2025

Formule:

- Uniquement **transports locaux et régionaux** (pas valable sur les trains IC/EC/ICE et bus longues distances)
- **49€ pour un mois** – abonnement personnel et nominatif « permanent » avec domiciliation/prélèvement automatique

Impact voyageurs:

- 10 millions de clients dont **seuls 7% nouveaux abonnés (93% étaient déjà abonnés et paient moins cher)**
- **Favorise les navetteurs** actuels des grandes zones urbaines qui effectuèrent des longues distances (forte baisse de prix)
- Inquiétudes des opérateurs sur la **capacité d'accueil** des transports en commun et des **flux de voyageurs**:
 - vers les grandes villes en pointe (axes saturés)
 - vers les destination touristiques (beau temps, etc)

Financement:

- Coût pour le contribuable est estimé à **3 milliards** d'euros en 2023 au minimum financé à 50-50 Fédéral et Lander. 3,7Mds de compensations additionnelles budgétées en 2024.
- Réductions additionnelles de par exemple 29€ au lieu de 49€ pour certains publics cibles (ex. students) financé par les länders (**cout additionnel estimé à 2 milliards**).
- Inquiétudes de petites Autorités Organisatrices de Transport sur la pérennité de leurs financements



17



Autriche | KlimaTicket: un abo multimodal d'un an pour €1.095

Formule:

- Le KlimaTicket est un **abonnement 12 mois multimodal** (valable pour tous les services réguliers de transport en commun dont opérateurs privés en open access). Le cout des réservations des train à réservation sont en sus.
- Différentes versions selon la **zone de validité** (régional / pays) et selon le **segment** (adulte, jeune,...)
- Prix: en théorie: le prix est de 1€/jour pour 1 région, 2€/jour pour 2, et 3€/ jour pour toute l'Autriche. En pratique, les prix varient:

Abonnement valide dans toute l'Autriche	Adulte	Jeune	Senior	Spécial	Famille
Klima Ticket Ö	1.095 €	821 €	821 €	821 €	1.205 €
Abonnement valide dans une région spécifique					
KlimaTicket OÖ	[365€ - 695€]	[274€ - 604€]	[274€ - 604€]	[274€ - 604€]	-
KlimaTicket VOR	[550€ - 915€]	[413€ - 778€]	[413€ - 648€]	[413€ - 778€]	-
KlimaTicket Steiermark	588 €	441 €	441 €	441 €	-
KlimaTicket Salzburg	[365€ - 465€]	274 €	274 €	274 €	-
KlimaTicket Kärnten	550 €	[299€ - 412€]	365 €	199 €	660 €
KlimaTicket Tirol	403€ - 519,6€	265 €	[132,5€ - 265€]	265 €	30% red.

Impact voyageurs:

- Environ **250.000 Klimatickets vendus** (Aout 2023) (2,5% de la population)
- **42%** des acheteurs du KlimaTicket ne possédaient pas d'abonnement de transport en commun avant (usagers de tickets). Seulement **2% n'étaient pas utilisateurs des transports publics auparavant**. 75% des usagers déclarent qu'en absence du produit KlimaTicket, ils auraient acheté un autre ticket – 5% n'auraient pas voyagé et 20% aurait utilisé un autre moyen de transport (vélo, à pied en voiture)

Étude de l'université WU Wien a démontré que KlimaTicket **renforce les tendances de déplacement existantes** en réduisant le prix des clients actuels et en **surchargeant les grands axes** de transport public déjà saturés avec **peu d'effet social**, notamment dans les zones rurales mal desservies. De plus le financement du KlimaTicket a été financé en 2022 par une **baisse des investissements fédéraux** de 252M€ prévus initialement pour ÖBB.

18



La SNCB investit dans les leviers efficaces pour contribuer au shift modal.

Les priorités de la SNCB sont de:

- Adapter sa **gamme tarifaire monomodale** en ligne avec les ambitions du CSP (simplification de la gamme, stimulation fréquence, off-peak,...)
- Améliorer l'expérience « **one stop shop** » pour les voyageurs (y compris le déploiement de canaux de vente et d'information voyageur)
- Analyser le potentiel de développement et les besoins des voyageurs, dans les **zones sub-urbaines** (ex. City Pass)
- Continuer d'améliorer l'**offre de transport** (zone S, amplitude, ...) dans le cadre du nouveau CSP
- Continuer d'améliorer l'**expérience en gare** (parkings voiture et vélo sécurisé,...)

La SNCB privilégie résolument la facilité d'achat de titres de transport des différents opérateurs publics (« one-stop shopping ») à l'instauration d'un billet intégré:

- **Différences entre les différents opérateurs publics en termes de politiques et structures tarifaires** → SNCB = km-based, toutes distances vs les autres PTO = forfaits, courtes distances; tarifs sociaux (jeunes, seniors, BIM), indexation
- **Attentes clients.** Un ticket/abo intégré même à un tarif attractif **ne suffit pas pour créer un shift modal majeur**
 - **le prix n'est pas le critère de décision principal** → Les voyageurs mentionnent le prix en combinaison avec d'autres critères (offre de transport, confort,...)
 - **intérêt pour un achat facile en un seul endroit et avec un seul paiement (One Stop Shop)**
- Le train (et les transports publics) est déjà à des **tarifs accessibles** (inférieurs aux pays voisins + de nombreux tarifs sociaux)
- Un ticket/abo intégré à prix bas représenterait un **coût important pour la SNCB** (exemple Allemand 49€/mois = min. 350M€ de financement supplémentaire pour la SNCB) et pour les autres opérateurs publics → Ces moyens seraient mieux affectés à d'autres fins (offre de transport, nouveaux trains, accessibilité des gares, sécurité...)
- Un abo belge intégré à prix réduit n'est pas en ligne avec les objectifs du **Contrat de Service Public**
- Un engouement pour ce tarif pourrait avoir des **impacts opérationnels importants** et non-solubles à court terme (besoin en matériel roulant, gestion des flux, quais/ infrastructures insuffisantes pour absorber des trains supplémentaires,...)
- La **complexité** et les impacts d'un tarif intégré sont importants : **gouvernance** tarifaire, répartition des revenus, adaptation du cadre fiscal ...

Nouvelle gamme tarifaire de 2025

En conclusion:

- **Nouvelle gamme tarifaire à introduire pour l'été 2025.**
D'ici là: pas de changements notables hors indexations conformément au CSP
- Principes de la nouvelle grille tarifaire
 - Conserve globalement des **tarifs attractifs**. A nombre de PAX égal, recettes (légèrement) inférieures
 - Attention particulière pour les **jeunes**, les **seniors** et les **BIM** (bénéficiaires intervention majorée)
 - **Simplification** et réductions sur toutes les distances (suppression des tarifs forfaitaires)
 - Favorise la **fréquence** et les déplacements en **dehors des heures de pointe**
 - Introduit un tarif attractif pour les **mini-groupes** (apd 4 voyageurs hors heures de pointe)
- A décider avant son introduction définitive:
 - % de réduction additionnels en off-peak avec la carte avantage & différents capping (prix maximum)
 - Prix de cartes avantage (petits prix)