



Vers une réforme tarifaire des transports publics

Annexe 1 : refonte de la grille tarifaire sur base d'une « Fidelity Card »

Test-Achats, TreinTramBus, Navetteurs.be et Inter-Environnement Wallonie

Août 2017

1. Introduction

Cette proposition, assez révolutionnaire, permet de répondre à l'objectif d'une forte simplification de la grille tarifaire actuelle. Cette nouvelle formule tarifaire devrait répondre aux objectifs de fidélisation de la clientèle actuelle (usage accru) et de captation de nouveaux clients, tout en permettant d'offrir un service public accessible financière aux différentes catégories de la population.

2. Principe

L'idée de base est la création d'une « carte de réduction demi-tarif », sorte de carte de membre qui donne droit à l'achat de tout titre de transport à moitié prix. Cette carte demi-tarif peut être achetée par tout un chacun. Elle pourrait aussi être octroyée gratuitement à certaines catégories de personnes, comme mesures sociales, prises en charge par l'Etat. Ainsi, il n'y a plus de dotation compensatoire pour les mesures de gratuité et de réduction. L'Etat intervient en amont dans l'octroi d'une aide partielle ou totale pour l'achat de de la carte de réduction demi-tarif. La SNCB, ou autre opérateur, reçoit les recettes des titres achetés, à tarif plein ou demi-tarif. Ceci implique qu'il n'existe plus de mesures de gratuité totale ; tous les utilisateurs participent, au moins partiellement, par l'achat de leur titre de transport (même à moitié prix), au financement des transports publics. Cela n'empêche évidemment pas que des tiers prennent en charge l'achat de la carte de réduction demi-tarif et des titres de transport, par exemple les entreprises pour leur personnel ou des institutions pour leurs bénéficiaires.

Description de la grille

Selon cette proposition, on peut distinguer 2 types de clients différents :

- Client classique ;
- Client en possession d'une carte de réduction demi-tarif achetée ou encore reçu gratuitement (intervention Etat ou tiers) ;

Le nombre de titres de transports est réduit à 3 catégories :

- Le billet unique (aller simple ou retour) pour un trajet donné ;
- La carte 10 voyages (valable entre 2 points du réseau belge) ;

- L'abonnement (pour un trajet, pour une agglomération¹ ou pour tout le réseau TC).

Seul le client « classique » paie ses titres de transport aux prix pleins. Il s'agit de clients rarement usagers des transports publics, et qui ont principalement recours aux titres de type billet ou carte.

Le prix de base du billet unique doit donc rester modeste pour ne pas décourager les nouveaux utilisateurs. Par contre le prix de base de la carte doit être suffisamment élevé pour encourager à l'achat de la carte de réduction 50% et ainsi favoriser l'usage des TC pour des motifs variés. Le prix de base de l'abonnement sera également relativement élevé, de sorte qu'il soit plus intéressant d'acheter d'abord une carte de réduction 50% pour acheter un abonnement, et donc à nouveau encourager l'usage des TC au-delà du trajet prévu par l'abonnement.

Tous les clients demi-tarif achètent tous leurs titres de transport à moitié prix, que ce soit un abonnement, une carte ou un billet. La carte de réduction demi-tarif est nominative valable 1 an, à renouveler.

Exemple : les jeunes ne bénéficient plus de l'avantage Go Pass mais bénéficient d'une carte de réduction demi-tarif qui leur permet d'acheter tout titre à moitié prix.

Avantages :

- Simplification extrême : plus simple pour le client (une fois le principe de base expliqué et connu), plus simple pour la vente des titres, plus simple pour les transferts et dotations.
- Encouragement à une utilisation accrue du train : une fois qu'on est « membre du club », on a intérêt à utiliser les services proposés.
- Pourrait être étendu à l'ensemble des opérateurs de transports publics (intégration tarifaire)

Inconvénients :

- Ne permet pas d'encourager l'utilisation du train en dehors des HP et le WE, à moins d'envisager un prix de base réduit pour ces périodes (donc doublement réduit pour les abonnés demi-tarif) ;
- En cas d'application uniquement à l'opérateur ferroviaire, il faudrait sans doute ajouter dans les titres existants des formules de titres combinés ;
- Ne résout le problème actuel de la tarification transfrontalière.

Conclusion :

Cette proposition demande à être étudiée plus finement pour évaluer l'impact financier sur les différents acteurs concernés (catégories de clients, Etat, opérateur(s)). L'objectif n'est pas de bouleverser les coûts et recettes de chacun. Les prix des cartes de réduction demi-tarif et des titres doivent être envisagés de sorte à maintenir, voire à augmenter légèrement (de par l'utilisation accrue encouragée) les recettes de l'opérateur, le coût moyen pour l'utilisateur et l'intervention de l'Etat.

¹ Il y aurait une formule aggro pour les villes comme Bruxelles, Liège, Charleroi, Gand et Anvers, qui donne accès à tous les TC.