



## FAQ

### Gratuité des transports publics à compter du 1er mars 2020 : La cerise sur le gâteau de la stratégie innovante de transport multimodal mise en œuvre au Luxembourg.

#### Comment cette mesure a-t-elle vu le jour ?

La gratuité des transports publics pour tous faisait partie du programme électoral des trois partis de coalition qui forment le nouveau gouvernement depuis octobre 2018. La mesure a donc été incluse dans le programme gouvernemental et a ensuite été mise en œuvre.

#### Quelles ont été les motivations à l'origine de ce projet ?

Le projet est avant tout une double mesure sociale qui se traduit par un plus grand pouvoir d'achat pour les personnes à revenu modeste, et à laquelle contribuent les citoyens plus aisés puisqu'il est financé par l'argent des contribuables. En plus, c'est un levier important pour attirer l'attention sur la stratégie de mobilité globale Modu 2.0.

#### Quelles sont les dépenses supplémentaires pour l'État suite à cette perte de revenus ?

Les recettes annuelles provenant de la vente de billets au Luxembourg s'élevaient à 41 millions d'euros. Ce chiffre représentait environ 8 % des coûts totaux annuels, qui s'élevaient à plus de 500 millions d'euros. L'État ne perçoit donc plus ces revenus depuis mars 2020. Compte tenu des sommes investies dans d'autres domaines tels que les infrastructures, ce montant est plutôt faible et a permis au Luxembourg de mettre en œuvre la mesure plus facilement que dans d'autres pays. La perte de recettes a été prise en compte dans le budget national et elle est financée par les impôts.

#### Le Luxembourg disposait-il de plus de moyens que d'autres pays pour mettre en œuvre cette mesure étant donné qu'il s'agit d'un petit pays ?

De par sa superficie, le Luxembourg ressemble certainement davantage à une grande agglomération. Cela a facilité et simplifié le processus de décisions en termes d'allocation des fonds et d'investissement judicieux.

#### S'agit-il d'une expérience ou est-ce une décision durable ?

C'est une décision durable. Évidemment l'exploitation des transports publics doit être financée ; il convient de garantir le financement par la fiscalité générale.

#### Quel était l'impact de la mesure pour les travailleurs transfrontaliers ?

En ce qui concerne les effets de cette mesure sur le transport transfrontalier, les tarifs ont été réduits suite aux négociations qui s'étaient tenues avec les réseaux de transport voisins, la SNCB, la DB et la SNCF. Les tarifs « RegioZone » ont également été réduits sur le réseau de bus RGTR. La mesure bénéficie donc non seulement aux résidents et aux touristes, mais également aux travailleurs transfrontaliers.

#### Comment sera mesurée l'augmentation possible du nombre de passagers ?

Les passagers du tram sont déjà comptés électroniquement sur

une base mensuelle/journalière. Ce n'est pas encore le cas pour les bus ou les trains à l'échelle nationale, mais les nouveaux matériels roulants et véhicules seront équipés de systèmes de comptage numérique des passagers au cours des prochaines années. Les comparaisons instantanées (par exemple, l'afflux de personnes à 8.00 heures hier par rapport à 8.00 heures aujourd'hui) ne sont pas fiables dans la mesure où une multitude de facteurs différents entrent en ligne de compte : météo, embouteillages, annulations de trains en provenance de l'étranger, etc.

#### Quels sont les chiffres de la fréquentation depuis la gratuité ?

Le premier cas Covid-19 a été constaté au Luxembourg la veille de la mise en œuvre de la gratuité. Depuis, nous vivons cette situation particulière au niveau de la mobilité (alternance de lock down, télétravail, light lock down ; ...). Il s'avère dès lors très difficile de faire un constat fiable. Cependant, au niveau du trafic motorisé dans la capitale, nous sommes fiers d'annoncer qu'un total de 1 900 trajets de bus par jour ont pu être supprimés et remplacés par la mise en service du nouveau tronçon de tram sur le même trajet au cœur de la ville. Le tram, un des projets phares de la stratégie de mobilité, déleste donc considérablement le centre ville et contribue à rendre la ville aux citoyens et améliorer la qualité de vie. Parallèlement, le vélo connaît une véritable renaissance au Luxembourg. Une surveillance globale est prévue sur une base annuelle (prochaine date : mars 2022).

#### Le système de transport est déjà surchargé, que se passera-t-il si un plus grand nombre d'usagers l'empruntent, notamment une fois la crise sanitaire terminée ?

Nous prévoyons que les besoins de mobilité augmenteront de 20 % d'ici 2025. Nous devrions être en mesure de faire face à cette augmentation en développant continuellement les transports publics. Par exemple, depuis décembre 2020, le tramway circule jusqu'à la Gare centrale, le réseau de bus régionaux sera totalement réorganisé d'ici 2022 et sera le plus dense d'Europe. Par ailleurs, de nombreux projets de modernisation et d'extension sont en cours au niveau du réseau. Toutes ces améliorations inciteront les citoyens à se tourner davantage vers les transports publics.

#### Pourquoi les arrêts et les gares en France, en Allemagne et en Belgique situés à proximité de la frontière luxembourgeoise n'ont-ils pas été inclus dans la zone tarifaire nationale ?

La gratuité s'appliquant au réseau de transport public du Luxembourg, le tarif RegioZone est dû à partir du point de passage de la frontière depuis le 1er mars 2020, même si le point de passage de la frontière n'est qu'à une très courte distance du Luxembourg. Mais ces « extrêmes » existeront toujours, quel que soit l'endroit où une frontière artificielle (plus ou moins arbitraire) est tracée. Une extension aux arrêts situés dans la zone frontalière est en principe exclue.

**Les frontaliers ne se garent-ils pas dans les villages frontaliers pour poursuivre ensuite leurs trajets gratuitement sur le réseau de transport public luxembourgeois ?**

Nous avons suivi de près la situation et n'avons pas constaté une évolution dans ce sens. Les municipalités ont également pris des mesures dissuasives en réservant notamment des places de stationnement pour les résidents. De toute façon, les tarifs étaient déjà très bas au Luxembourg avant l'introduction de la gratuité des transports publics.

**Quelles sont les missions du personnel de bord comme il n'y a plus de contrôle de billets ?**

Les missions du personnel d'accompagnement et des conducteurs ont été adaptées et étendues pour garantir l'ordre et la sécurité dans les trains, les tramways et les bus, ceci afin d'assurer la meilleure qualité de service et un flux d'informations optimisé. Cela vaut également pour le personnel de vente. Les billets internationaux et 1re classe sont toujours vendus aux guichets CFL en Gare centrale de Luxembourg-ville et de Belval-Université. Huit petits guichets ont été fermés. Grâce à la nouvelle organisation, le personnel peut encore mieux accompagner les clients sur leur voyage, en améliorant l'accueil et l'information des clients par une présence étendue en gare et sur les quais.

**Pour quelles raisons la première classe a-t-elle été maintenue dans le train ?**

Les différentes classes (première et deuxième classes) des trains sont maintenues. L'objectif est de continuer à offrir à la majorité des passagers de première classe le niveau de service qu'ils attendent. La première classe reste payante (le tarif annuel actuel est de 660 euros, soit 75 euros par mois) et l'infrastructure, c'est-à-dire les différents compartiments, est maintenue. Ce principe s'applique également aux abonnements transfrontaliers.

**Qu'est-il advenu des distributeurs de billets ?**

Les distributeurs de billets/machines à composer ont été maintenus dans les gares et leur offre de services étendue. Les machines qui ont été installées sur la ligne de tramway ont été supprimées à partir de la mi-mars 2020.

**À quoi sert la mKaart depuis le 1er mars 2020 ?**

Il sera toujours possible de payer les billets de première classe et les voyages en train et en bus dans la zone frontalière avec la mKaart. D'autres services de transport tels que l'accès au Park+Rail de Belval-Université et à toutes les futures installations des relais, les mBox (parkings sécurisés pour vélos) et les points de recharge Chargy et SuperChargy pour les voitures électriques, fonctionnent par le biais de cette carte. Par ailleurs, la mKaart est également utilisée pour le service de covoiturage Flex et le projet de vélos en libre-service Vël'OK dans le sud du pays.

**Les billets non utilisés ont-ils été remboursés ?**

Il n'était pas prévu de rembourser les billets non utilisés.

**Lorsqu'un service est gratuit, il arrive que les usagers soient moins soigneux avec le matériel. Est-ce que des dégradations éventuelles ont été observées ?**

Le ministère de la Mobilité et des Travaux publics a revu et adapté la législation sur le comportement des usagers des transports publics (conditions générales du transport de personnes, sanctions, etc.). La loi en matière d'ordre public et de sécurité dans les transports publics vise notamment à interdire aux usagers en situation irrégulière d'accéder ou d'utiliser les transports publics afin de prévenir les infractions. Chaque passager doit pouvoir présenter une carte d'identité ou un passeport en cours de validité et peut se voir interdire à tout moment l'accès aux transports publics. De plus, le nombre d'accompagnateurs dans les trains n'a pas diminué ; aucun emploi n'a été aboli en cours de route, bien au contraire, l'information et le service au passager jouent un rôle primordial depuis que le contrôle de billets est obsolète. Les transporteurs n'ont pas constaté de changement significatifs dans le comportement des passagers envers le matériel roulant depuis l'introduction de la gratuité.

**Est-ce que d'autres localités ou pays se sont inspirées de votre expérience ou envisagent de le faire ?**

Un certain nombre de villes de taille moyenne et grande ont montré un intérêt pour suivre notre exemple. Aussi, nous avons surtout noté un énorme intérêt de la part des médias du monde entier, à travers un grand nombre de demandes d'interview. De plus, le Vice Premier ministre, ministre de la mobilité, François Bausch, est invité à de nombreux congrès et conférences en tant qu'orateur principal ou participant à des tables rondes. Il y met en avant la stratégie de mobilité, Modu 2.0. Ces projets étant terminés en 2023, le ministre compte présenter en 2022 un prochain « plan national de la mobilité jusqu'en 2035 », afin de poser les jalons de la mobilité future du Luxembourg. De ce fait, il souhaite anticiper les besoins en mobilité du Grand-Duché pour les générations à venir.



**Ministère de la Mobilité et des Travaux publics**  
**DANY FRANK**  
Communication et relations publiques  
Tél. (+ 352) 247-83336/84406  
GSM (+ 352) 621 173319  
danielle.frank@tr.etat.lu