

L'une des plus petites nations d'Europe tente une grande idée : La gratuité des transports en commun

Bloomberg – CityLab - [Feargus O'Sullivan](#) – 7/07/2022

Extraits – traduction libre avec DeepL.com

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-07-07/inside-luxembourg-s-experiment-with-free-public-transit>

Depuis 2020, les résidents du Luxembourg peuvent prendre les trains et les bus dans tout le pays sans acheter de billets. Cette politique porte-t-elle ses fruits ?

Le Luxembourg a lancé un service de tramway en 2017 dans le but de faire sortir davantage de résidents de leur automobile.

Parfois, le Grand-Duché de Luxembourg a l'air si ordonné et bucolique qu'en marchant dans la rue, on a l'impression de se promener dans une œuvre d'architecte.

Le long des rues immaculées de la capitale de ce petit État, la ville de Luxembourg, des bâtiments en grès de couleur miel s'élèvent de façon improbable au bord de ravins ; de nouvelles tours de bureaux remplies de sociétés de services financiers se profilent à proximité. En prenant le train dans la campagne, des villages à l'allure prospère apparaissent et disparaissent dans les interstices entre les vallées étroites coiffées de châteaux et les champs de maïs en train de mûrir.

Les quelque 640 000 citoyens du Luxembourg bénéficient du revenu par habitant le plus élevé au monde parmi les États indépendants (mieux encore que les plus petits Monaco et Liechtenstein). Mais même cette poche privilégiée de l'Europe est confrontée à quelques problèmes insolubles. Et l'un d'entre eux concerne les voitures.

Aucun autre pays de l'Union européenne n'est aussi fou de voitures que le Luxembourg, qui présente la plus forte densité de véhicules du continent, avec 696 voitures pour 1 000 habitants en 2020. Près de neuf ménages luxembourgeois sur dix possèdent une voiture ; une famille sur dix en possède trois ou plus. Grâce à des tarifs et des taxes peu élevés, le Luxembourg a le diesel le moins cher de l'UE et l'essence la moins chère d'Europe occidentale. Dans les petites villes, vous trouverez des concessionnaires Ferrari et Maserati. La circulation se fait souvent au ralenti, tandis que la ville de Luxembourg, hormis son charme, est un damier de parkings. Cet été, la police supplie les citoyens de ne pas se rendre sur les plages des lacs intérieurs qui sont encombrées de voitures garées illégalement. Avec une population qui devrait dépasser les 690 000 habitants d'ici 2030, le Luxembourg risque de s'étouffer avec ses automobiles.

Pour freiner son addiction au volant, ce petit pays tente une idée ambitieuse : Le 29 février 2020, il est devenu la première nation au monde à rendre tous les transports en commun entièrement gratuits au point d'utilisation. À l'exception des billets de première classe (pas

particulièrement populaires), personne n'a payé un centime pour prendre un bus, un tram ou un train à l'intérieur des frontières du Luxembourg depuis lors.

Le coût de la gratuité

L'idée de ne rien faire payer aux passagers peut sembler être une idée que seul un pays riche et minuscule comme le Luxembourg pourrait rendre réalisable. (En plus des subventions préexistantes, l'expérience ajoutera 41 millions d'euros (43,4 millions de dollars) aux coûts annuels de transport du gouvernement).

Mais des programmes de transport gratuit ont vu le jour dans toutes sortes de villes et de pays au fil des ans pour faire face à la hausse des coûts énergétiques ou du trafic. Rome a expérimenté la gratuité des bus en 1971 ; Austin, au Texas, l'a fait en 1989 et 1990 ; les systèmes de bus et de tramway de Kansas City sont gratuits depuis 2020 ; et la maire de Boston, Michelle Wu, a promis de "libérer le T" dans toute la ville du Massachusetts, en commençant par un trio de lignes de bus gratuites. L'une des initiatives les plus anciennes est celle de Tallinn, la capitale de l'Estonie, où les transports en commun sont gratuits pour les résidents depuis 2013, tandis que les Estoniens ne paient pas non plus de frais pour les trajets en bus dans les zones rurales. Le transport en commun sans ticket est également arrivé récemment dans les villes de Dunkerque, en France, et de Frýdek-Místek, en République tchèque.

Cependant, la plus grande variation du modèle à ce jour se trouve peut-être en Allemagne, où, pendant les trois mois de l'été 2022, l'État propose des cartes de transport valables sur tous les services urbains et régionaux (mais pas sur les trains interurbains plus rapides) pour un coût proche de la vérité, soit 9 euros par mois.

Il est facile de comprendre l'attrait de ces politiques pour les gouvernements qui cherchent des moyens de réduire les émissions de carbone et d'aider les habitants frappés par les prix élevés du gaz. Dans les régions européennes, où les services de train et de bus relativement fiables (et les subventions élevées qui les soutiennent) sont la norme, ces politiques pourraient jouer un rôle dans l'abandon de la voiture individuelle. Elles éliminent les obstacles à la mobilité des citoyens les plus pauvres et, dans un monde qui s'efforce de se décarboniser, elles peuvent également rappeler aux électeurs qu'un monde à faibles émissions peut aussi offrir des avantages concrets.

La question de savoir si la gratuité des transports en commun fonctionne dépend toutefois de ce que recouvre votre vision du "fonctionnement". Pour les usagers, l'abandon des tickets a certainement créé un système plus fluide. Il est désormais très facile de descendre d'un bus et de monter dans un tram sans avoir à se demander si son ticket est encore valable ou où en obtenir un nouveau. Le sentiment de liberté est réel : Le propriétaire d'un café situé à quelques minutes de la gare centrale de Luxembourg-Ville affirme que les jeunes - et son fils adolescent en particulier - profitent de la politique de gratuité pour faire des excursions dans le pays et le découvrir d'une manière qui n'aurait pas été possible auparavant (une aubaine dans un pays où les jeunes n'ont pas grand-chose à faire).

D'ailleurs, le paiement des billets n'a jamais été une charge importante pour lui - les contrôleurs des bus et des trams étaient si laxistes qu'il admet avoir cessé de payer il y a plusieurs décennies.

Pour d'autres usagers, cependant, les économies sont plus significatives. "Cette politique me permet d'économiser près de 500 euros par an", déclare Max, un éducateur spécialisé de 26 ans qui travaille à Luxembourg mais vit en France. (Il a demandé au Bloomberg CityLab de ne pas utiliser son nom de famille).

Assis dans un train à deux étages qui se dirige vers la ville frontalière française de Thionville, il reconnaît que, pour lui au moins, la police offre des avantages financiers et temporels par rapport à la conduite. "Ce n'est pas seulement le coût qui est en cause", dit-il. "Si je rentre chez moi en voiture, il y a tellement d'embouteillages et de goulots d'étranglement sur la route vers la frontière que cela peut prendre 60 à 75 minutes pour rentrer chez moi. En train, je peux y arriver en moitié moins de temps".

La voiture reste reine

Mais si les Luxembourgeois expriment généralement une attitude positive à l'égard de la politique de transit gratuit, rien ne prouve encore qu'elle ait réduit le nombre de voitures sur les routes. En mai 2022, la congestion sur les routes luxembourgeoises était - selon le lieu - largement équivalente ou supérieure aux niveaux de mai 2019, avant l'introduction de la politique de transport en commun gratuit.

Des études ont montré que la gratuité des transports en commun ne suffit pas à inciter les gens à renoncer à leur voiture. Si la suppression des frais peut s'avérer incitative, elle ne compensera pas les autres inconvénients possibles, tels que les trains bondés, retardés ou annulés - ce qui n'était pas rare au Luxembourg avant la pandémie - ou l'incapacité à concurrencer la commodité des déplacements de porte à porte. Par ailleurs, les données recueillies ailleurs suggèrent que les personnes qui adoptent avec le plus d'enthousiasme les politiques de gratuité des transports sont généralement des personnes qui, autrement, se seraient déplacées à pied ou à vélo.

Pour sevrer les gens d'une dépendance insoutenable à la voiture, il faut rendre la conduite plus coûteuse et plus difficile, ce que le gouvernement de coalition de centre-gauche du Luxembourg s'est jusqu'à présent gardé de faire. Si les taxes sur les carburants ont été rapprochées des niveaux européens standard en 2021, certaines de ces augmentations ont été temporairement suspendues en mai 2022 dans le cadre d'un "paquet de solidarité" du gouvernement visant à aider les citoyens à surmonter la crise énergétique provoquée par l'invasion de l'Ukraine par la Russie.

Il n'est peut-être pas surprenant que, selon les projections actuelles, le nombre de voitures en circulation au Luxembourg devrait, d'après le plan de mobilité 2035, augmenter de 6 % d'ici à 2035, en raison de la croissance démographique.

La carotte maintenant, le bâton plus tard

L'approche du gouvernement est la bonne pour l'instant, estime François Bausch, membre du Parti vert, qui est le ministre luxembourgeois de la mobilité et des travaux publics. "Il est très important de ne pas faire peser trop de charges sur les conducteurs s'il n'existe pas au préalable des moyens alternatifs de déplacement très solides", a-t-il déclaré. "Nous ne voudrions pas créer le genre de mécontentement à l'origine des manifestations des Gilets jaunes qu'ils ont eues en France."

Une partie du défi est que, même pour ceux qui sont à proximité de la ville de Luxembourg, la couverture des transports en commun n'est pas suffisante pour les besoins de nombreux résidents, et se déplacer exclusivement en bus ou en train est un défi encore plus grand en dehors du centre-ville.

Lors d'une interview en 2021, Bausch a déclaré que "le défi du transfert modal est très simple : Rendre les autres modes plus attractifs que la voiture." À cette fin, le pays s'est lancé dans une série d'améliorations des services de transport en commun, notamment un tramway dans la ville de Luxembourg qui a été inauguré en 2017, avec une nouvelle extension lancée en septembre prochain et quatre lignes qui devraient être ajoutées d'ici 2030. Dans le même temps, dans le cadre du plan de mobilité du pays pour 2035, le Luxembourg se lancera dans 14 améliorations ferroviaires majeures et remaniera les plans des rues urbaines, tout en introduisant des bus rapides et des voies de covoiturage sur les routes principales.

Au-delà de l'amélioration de la circulation et de la pollution, le fait d'encourager une plus grande utilisation des transports en commun en réduisant les tarifs au Luxembourg contribue à résoudre un problème d'équité sociale, selon M. Bausch : "La politique établit un principe selon lequel l'accès des personnes aux transports ne doit pas être limité par leur revenu."

Mais certains critiques ont fait remarquer que la gratuité des transports en commun leur laisse un sérieux obstacle à la promotion économique : l'accessibilité au logement.

Gérer l'exode quotidien

Les routes du Luxembourg ne sont pas bondées uniquement en raison de la popularité de la voiture : Une grande partie des travailleurs du Grand-Duché vivent en dehors des frontières du pays. Au total, 46 % de la main-d'œuvre luxembourgeoise est constituée de navetteurs internationaux. Environ 110 000 d'entre eux viennent de France, 50 000 d'Allemagne et 50 000 de Belgique.

Nombre d'entre eux vivent de l'autre côté de la frontière en raison du coût élevé du logement. En 2021, le loyer moyen dans les villes du sud du Luxembourg était d'un peu plus de 1 200 euros (1 354 dollars). Dans les villes frontalières telles que la ville belge d'Arlon, les loyers avoisinent en moyenne 700 euros (et même ici, les loyers sont plus élevés qu'ailleurs en Belgique en raison de la proximité de la ville avec le Luxembourg).

Le résultat : un exode massif quotidien vers et hors du pays qui engorge les routes et emballe les trains aux heures de pointe de l'autre côté de la frontière, laissant la ville de Luxembourg notablement plus calme lorsque les heures de travail sont terminées. C'est sans doute la plus grande fracture du pays - entre ceux qui peuvent se permettre de vivre à l'intérieur des frontières et ceux qui ne le peuvent pas. La suppression des tarifs est donc considérée par certains comme une modeste subvention au transport pour ceux qui ont été contraints par le coût élevé de la vie de s'installer hors du Luxembourg.

Mais Constance Carr, un géographe urbain de l'Université du Luxembourg, suggère que la politique de suppression des billets pourrait néanmoins désavantager ces personnes : Maintenant qu'ils ne paient pas directement pour le service, ils ne peuvent pas se plaindre d'un mauvais service.