

L'été allemand de voyages ferroviaires presque gratuits touche à sa fin

Le ticket de transport mensuel de 9 euros expire fin août. Les appels à la prolongation sont accueillis avec réticence par le ministre des finances.

Bloomberg - Carolynn Look, Aggi Cantrill, et Josefine Fokuhl - 18 août

Extraits. Traduction libre avec DeepL.com

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-18/germany-s-summer-of-near-free-rail-travel-is-almost-at-an-end>

L'expérience allemande de trois mois de transports publics ultra bon marché laisse de nombreux consommateurs sur leur faim.

Le billet mensuel de 9 euros permet de voyager partout dans les trains, tramways et bus régionaux, dans le but d'aider à résoudre la crise du coût de la vie et de réduire l'utilisation de la voiture en raison de la flambée des prix de l'énergie. Cette mesure s'est avérée extrêmement populaire, les trajets en train de plus de 30 kilomètres ayant augmenté de 42 % par rapport à 2019. Les voyages en train vers les lieux touristiques ruraux en Allemagne ont presque doublé.

Les billets bon marché ont poussé les Allemands à faire plus de voyages en train.

Évolution de la moyenne sur 7 jours par rapport à 2019 des voyages en train de plus de 30 kilomètres.

Les billets à super-réduction se terminent à la fin du mois d'août, et certains politiciens souhaitent qu'ils soient prolongés sous une forme ou une autre. Dans un sondage Kantar du mois dernier, près de 80 % des personnes interrogées ont soutenu cette idée.

Mais l'homme en charge des finances du pays est réticent. Christian Lindner a suscité un tollé sur Twitter la semaine dernière lorsqu'il a critiqué la "mentalité de gratuité" des citoyens, et a fait valoir qu'une telle subvention ne peut être financée durablement sur le long terme. L'offre de 3 mois a coûté environ 2,5 milliards d'euros au gouvernement.

Toutefois, elle a permis de limiter l'inflation. L'Institut économique allemand de Cologne estime que la croissance globale des prix aurait été supérieure d'environ 2 points de pourcentage en juin si les coûts administrés par le gouvernement avaient reflété plus fidèlement la hausse générale des prix.

L'offre de transport public a fait baisser ces coûts de manière significative.

La baisse des coûts des transports publics a réduit la pression sur les prix.

"Cela a clairement eu des effets désinflationnistes. Toutefois, il convient de se demander si cet argent ne peut pas être dépensé plus efficacement s'il s'agit d'alléger le fardeau de l'inflation pour les ménages à faible revenu, qui pourraient bénéficier davantage de transferts directs", a déclaré Melinda Fremerey, l'auteur de l'étude de l'institut. "Les politiciens devront déterminer si l'outil vise à poursuivre la politique climatique ou à contrer l'inflation."

Certaines destinations de vacances en Allemagne semblent avoir bénéficié d'une hausse du nombre de visiteurs étrangers depuis l'introduction du billet à 9 euros. Selon les données du fournisseur de services de paiement Sumup, le port de Stralsund, sur la mer Baltique, a enregistré une augmentation de 43 % des transactions par carte en juillet dernier, contre 36 % l'année précédente.

Récemment, son effet sur les habitudes de voyage a également fait l'objet d'un débat intense. M. Lindner, qui appartient au parti FDP favorable aux entreprises, a souligné les arguments selon lesquels il a principalement entraîné une augmentation des voyages d'agrément, avec une très faible réduction des déplacements réguliers en voiture, comme les trajets domicile-travail. Cela suggère que les systèmes de transport ont été soumis à une plus grande pression en raison de la réduction.

Une étude menée à Munich a révélé que seulement 3 % des habitants de la ville ont moins utilisé leur voiture après l'introduction du ticket, tandis que plus d'un tiers ont déclaré avoir augmenté leur utilisation des transports publics. Les chercheurs ont toutefois noté que 22 % des personnes concernées prenaient le train et le bus pour la première fois, ce qui pourrait les encourager à utiliser davantage ces options à l'avenir.

Les partisans de la mesure ont fait valoir que l'augmentation des voyages d'agrément était un résultat évident en raison de la période estivale.

Les partenaires de la coalition des Verts et des sociaux-démocrates de M. Lindner font pression pour introduire un successeur à ce billet après la fin du mois d'août.

L'une des principales raisons de prolonger l'offre sous une forme ou une autre est que l'Allemagne, comme beaucoup d'autres pays, n'a pas encore subi le pire de la poussée inflationniste. À l'approche de l'hiver, les gens dépenseront davantage pour chauffer leurs maisons, et de nouvelles coupures dans l'approvisionnement en gaz russe pourraient faire grimper encore plus les coûts énergétiques nationaux.

Le ministre allemand des transports, Volker Wissing, membre du FDP de M. Lindner, souhaiterait également que la mesure soit prolongée.

"Avec ce billet, nous avons réussi à avoir 20% de passagers en plus sans rien changer au service", a-t-il déclaré à Goslar jeudi. "Les gens changent leur conscience et leur comportement, et c'est pourquoi nous devons changer non seulement en termes de réglementation, mais aussi en termes de réflexion dans la pratique et en ayant le courage d'initier des processus de changement disruptifs."

Le gouvernement a deux options principales : Prolonger le billet tel qu'il est ou attendre quelque temps une version modifiée, car il serait trop tard pour que les sociétés de transport émettent un autre laissez-passer pour septembre.

Mais M. Lindner privilégie les politiques qui augmentent directement le revenu disponible, comme l'ajustement des tranches d'imposition pour tenir compte de l'inflation. Cela pourrait apporter un soulagement plus large dans un pays où seul un tiers de la population est régulièrement desservi par des options de bus et de train.

[Translated with DeepL](#)