



## 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 qui forment le nouveau gouvernement depuis octobre 2018. La mesure a donc été incluse dans le programme gouvernemental et est actuellement 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 faible revenu, et à laquelle contribuent les citoyens plus aisés puisqu'il est financé par l'argent des contribuables.

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

Actuellement, les recettes annuelles provenant de la vente de billets au Luxembourg s'élèvent à 41 millions d'euros. Ce chiffre représente environ 8 % de ses coûts totaux annuels, qui s'élèvent à plus de 500 millions d'euros. L'État ne percevra donc plus ces revenus à partir de 2020. Compte tenu des sommes investies dans d'autres domaines tels que les infrastructures, ce montant est plutôt faible et permet 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, comme tous les autres services, elle sera financée par les impôts.

#### Le Luxembourg dispose-t-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 facilite et simplifie le processus de décisions en termes d'allocation des fonds et d'investissement judicieux.

#### Que se passera-t-il si la situation économique du pays se détériore ? La mesure sera-t-elle remise en cause ?

Si les ressources financières de l'État venaient à diminuer, des pourparlers seraient engagés concernant les dépenses budgétaires. On peut toutefois supposer qu'il n'y aurait pas de réduction des investissements dans la mobilité.

#### Quel sera l'impact de la mesure sur les travailleurs transfrontaliers ?

En ce qui concerne les effets de cette mesure sur le transport transfrontalier, les tarifs ont été réduits suite aux négociations s'étant tenues avec les réseaux de transport voisins, la SNCB, la

DB et la SNCF. Les tarifs « RegioZone » seront également réduits sur le réseau de bus RGTR. La nouvelle mesure devrait donc bénéficier non seulement aux résidents, mais également aux travailleurs transfrontaliers.

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

La gratuité étant limitée au réseau de transport public du Luxembourg, le tarif RegioZone sera dû à partir du point de passage de la frontière à compter du 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) sera tracée. Une extension aux arrêts situés dans la zone frontalière est en principe exclue, à l'exception de courses en train à partir d'une des trois gares exploitées en régime national luxembourgeois, à savoir Audun-le-Tiche (F), Athus (B) et Volmerange-les-Mines (F).

#### Les frontaliers n'iront-ils pas se garer dans les villages frontaliers pour poursuivre ensuite leurs trajets gratuitement sur le réseau de transport public luxembourgeois ?

Nous ne manquerons pas de suivre la situation et ferons le point au bout d'un an, en mars 2021. Les municipalités prendront également des mesures dissuasives en réservant notamment des places de stationnement pour les résidents. C'est déjà le cas aujourd'hui, car les tarifs au Luxembourg ont toujours été très bas.

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

Les passagers du tram sont déjà comptés électroniquement sur une base mensuelle. Ce n'est pas encore le cas pour les bus ou les trains à l'échelle nationale, mais de nouveaux matériels roulants et véhicules seront équipés de système de comptage numérique des passagers au cours des prochaines années.

Les comparaisons instantanées (par exemple, l'afflux à 8.00 heures hier par rapport à 8.00 heures aujourd'hui) ne sont pas fiables dans la mesure où de nombreux facteurs différents entrent en ligne de compte : météo, embouteillages, annulations de trains en provenance de l'étranger, etc.

Une surveillance globale est prévue sur une base annuelle (prochaine date : mars 2021).

## **Le système de transport est déjà surchargé, que se passera-t-il si un plus grand nombre d'usagers l'empruntent ?**

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, en décembre, le tramway ira jusqu'à la gare centrale, le réseau de bus régionaux sera totalement réorganisé d'ici 2021 et le plus dense d'Europe. Toutes ces améliorations inciteront les citoyens à se tourner vers les transports publics.

## **Quelles seront les tâches du personnel de bord à l'avenir s'il n'est plus nécessaire de contrôler les billets ?**

Les tâches du personnel d'accompagnement et des conducteurs seront adaptées et étendues pour garantir l'ordre et la sécurité dans les trains, les tramways et les bus afin d'assurer un meilleur service et un flux d'informations optimisé.

Cela vaut également pour le personnel de vente. Les billets seront toujours vendus aux guichets CFL en gare centrale de Luxembourg-ville et d'Esch/Belval. Huit petits guichets seront fermés ; deux autres seront exploités par des prestataires tiers. Si un guichet ferme dans une gare, un membre du personnel de la CFL sera toujours disponible pour conseiller les usagers.

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

Les différentes classes (première et deuxième classes) des trains seront 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 restera payante (le tarif annuel actuel est de 660 euros, soit 75 euros par mois) et l'infrastructure, c'est-à-dire les différents compartiments, sera maintenue. Ce principe s'applique également aux abonnements transfrontaliers.

## **Comment le respect du matériel roulant (bus, trains et tramways) sera-t-il garanti si le transport est gratuit ?**

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, 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. Il est également envisagé de renforcer les sanctions en cas d'infractions et de déployer des policiers dans les transports publics.

## **Qu'advient-il des distributeurs de billets ?**

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

## **À quoi servira la mKaart après 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. Il y aura également d'autres services de transport tels que l'accès au parking rail de Belval et à toutes les futures installations des relais, les mBox (parkings sécurisés pour vélos) et les points de recharge Chargy pour les voitures électriques. Par ailleurs, la mKaart sera également utilisée pour le service de covoiturage Flex et le projet de mise à disposition de vélos Vël'OK dans le sud du pays.

## **Quid des cartes de priorité et d'invalidité ?**

Les cartes de priorité et d'invalidité restent valides. Elles ne donneront plus accès au service Adapto, mais tous les autres avantages des cartes restent maintenus.

## **Les billets non utilisés seront-ils remboursés ?**

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



**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@tp.etat.lu