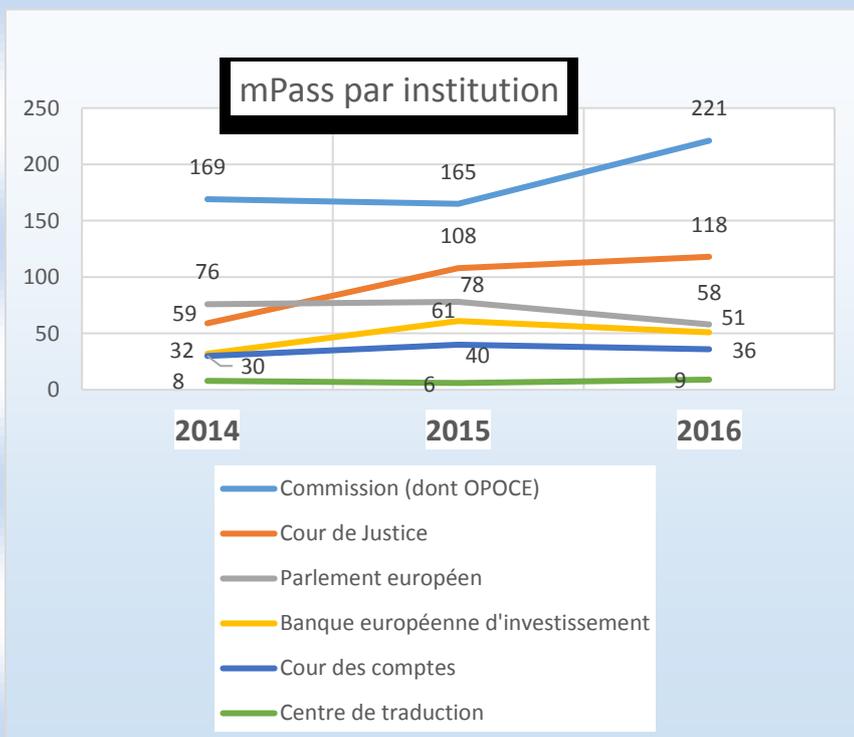


## mPass : transformer l'échec en nouveau départ

Quand, en 2013, la Cour de justice a signé, pour le compte de l'ensemble des institutions, une convention de partenariat avec l'organisme luxembourgeois [Verkeiersverbond](#), l'État luxembourgeois a offert pour le **mPass** une remise de 30 %, assortie de la condition que le nombre des abonnements pour le personnel des institutions atteigne 1000 en trois ans. La Cour de justice y ajoute une subvention complémentaire de 10 % (lire [notre communication du 13 Oct 2014](#)).

Cette période de trois ans arrive à son terme et le nombre d'abonnés n'a même pas atteint la moitié de ce chiffre (493). Le bilan est clair : c'est un **échec**. L'institution a eu beau afficher des [déclarations de principes](#) et mener des analyses louables (notamment 'Plan de déplacements de la Cour de justice de l'UE'), constatant que 48 % des émissions de gaz à effets de serre étaient engendrées par les **déplacements domicile-travail**.



**EPSU CJ**, pour sa part, a contribué à la [campagne de sensibilisation](#) et a lancé notamment une [enquête sur le transport des frontaliers](#). Entre 2014 et 2016 le nombre d'abonnements à la Cour de justice a doublé. Mais ce n'est certainement pas la [subvention de 50 €](#), que le syndicat offre à ses adhérents, qui aurait suffi pour inverser la tendance générale.

L'avenir du **mPass** est donc incertain. Les **raisons** de cet échec enregistré sont multiples et partagées. Mais, *pour n'en citer que quelques-unes* :

Le Luxembourg est en train de construire des infrastructures importantes : la [gare au-dessous du Pont rouge](#), combinée à un funiculaire et un premier tronçon du [tram](#), de-

va être mise en fonction fin 2017. Ce n'est donc qu'à partir de 2018 que ce projet commencera à porter ses fruits.

En attendant, on observe partout une effervescence de travaux publics qui congestionnent le trafic routier sans épargner les autobus. Par contre, la mise en service de l'autoroute du Nord a rendu la voiture particulière encore plus attractive. Bien entendu, l'augmentation de la part des transports en commun au détriment de celle du déplacement motorisé particulier ne peut se faire qu'en améliorant l'attractivité des premiers.

Si, donc, les institutions partagent avec les instances luxembourgeoises les mêmes objectifs en matière de déplacements travail-domicile et de protection de l'environnement, elles devront convenir que l'épreuve des 1000 abonnés n'est pas à être considérée comme éliminatoire, parce que les conditions pour la surmonter ont été particulièrement défavorables.

Les 493 collègues qui ont pris le **mPass** ne devront pas être pénalisés à cause d'un échec collectif dont ils ne sont pas les responsables.

places Parking Cour de justice			
actuelles		futures	
Palais	741	Palais	741
ERA	178	ERA	178
T.M	420	T.M	420
bât. T	558	5e extension	220
1897		1559	

### Une pénurie prévisible de places de parking

L'institution pour sa part a tout intérêt à s'engager, de façon plus proactive, à encourager l'utilisation de moyens de déplacement autres que la voiture particulière. Une réduction prévisible des places de parking est liée à des contraintes réglementaires (limitation des places de parking dans les nouvelles constructions au Kirchberg) et à la construction prévisible du nouveau 'Jean Monnet' de la Commission (sur le terrain actuellement occupé par le parking de

plein air du bâtiment T).

Avant d'être amenée à prendre des mesures restrictives, l'institution a intérêt à encourager les personnes à son service à opter pour des moyens de déplacement autres que la voiture.

### La chimère de la croissance perpétuelle

La politique poursuivie par les autorités luxembourgeoises, tant du pays que de la ville, consiste à augmenter sa population en y attirant des activités économiques et financières.

Grâce aussi au Brexit, la construction d'immobilier de bureaux sera privilégiée au détriment de celle du logement. Une spirale du nombre d'emplois à la hausse, où l'offre de logement sera toujours à la traîne par rapport à la demande ; plus le logement sera géographiquement éloigné, plus les déplacements travail-domicile seront rallongés.

Année	Population	Emplois	Emplois/ Habitants
2016	110 500	160 000	1,45
2020	125 000	225 000	1,80
2030	150 000	265 000	1,77

### La voie de la bonne raison : renforcer et étendre les abonnements

Frontaliers	
2014	(x 1000)
France	81,3
Belgique	41,7
Allemagne	41,9

Vu la particularité du pays, avec un nombre croissant de travailleurs frontaliers (qui suit la hausse du prix du logement au Centre), **EPSU CJ** préconise des mesures volontaristes. Par rapport au coût des bâtiments, le coût des abonnements (places de parking en moins) est infime. Mais c'est l'ensemble du système qui est fondé sur une cascade de **discriminations** :

- les résidents de la Ville de Luxembourg (64 %) peuvent se contenter de la [Jobkaart](#), gratuite ;
- les autres résidents du pays (réseau national) peuvent (jusqu'à présent au moins) se munir d'un **mPass** (tarif préférentiel) pour 256,31 € par an ;
- les résidents de la France (9 %) et de la Belgique (4 %) peuvent également se servir du **mPass** en complément au **FlexPass**, tarif préférentiel proposé respectivement par la [SNCF](#) et la [SNCB](#).
- les résidents de la France ou de la Belgique qui ne sont pas desservis par le réseau du chemin de fer et tous les résidents de l'Allemagne (6 %) (sauf s'ils se déplacent en voiture au point frontière luxembourgeois le plus proche) *ne peuvent pas* bénéficier du **mPass**, mais, faute de complémentarité avec le système d'abonnements luxembourgeois, payent le tarif normal ([RegioZone](#)). Ces collègues, auxquels **EPSU CJ** verse une subvention symbolique de 50 €, se trouvent exclus du **mPass** pour des raisons indépendantes de leur volonté et n'entrent pas de ce fait dans le calcul des 1000 abonnés tellement important pour l'octroi du **mPass**.

### EPSU CJ demande à l'institution :

-  de subventionner les personnes de cette dernière catégorie (d) dans la même mesure qu'elle le fait pour les détenteurs d'un **mPass** ;
-  d'offrir une subvention de 50 % aux abonnés avec un traitement de base inférieur à AST1/1 ;
-  de garantir en tout état de cause une subvention cumulative non inférieure à celle accordée actuellement (40 %).