EPSU CJ
European Public Service Union
Court of Justice
associated to Union Syndicale Fédérale

FR

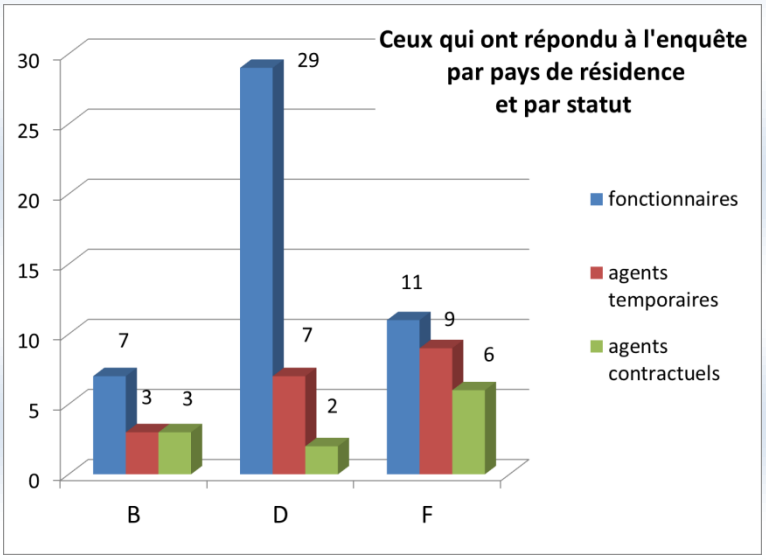
14 octobre 2014

Enquête sur le transport transfrontalier – Conclusions

Encourager l'utilisation des moyens de transports publics est dans l'intérêt tant des collègues et des citoyens que de l'institution. Malgré certaines bonnes intentions, les efforts déployés sont insuffisants par rapport aux vrais besoins et aux gains que l'institution pourrait elle aussi tirer d'un changement graduel des habitudes. Bien sûr, une incitation financière (subvention des abonnements) ne peut accomplir des miracles sans une offre suffisante et rationnellement structurée de l'ensemble du réseau de transport public.

La présente enquête, menée par EPSU-CJ en liaison avec les syndicats *Landesverband* et *OGBL*, s'adressait aux collègues **frontaliers**. Nous avons reçu **77** réponses, ce qui témoigne de l'importance que les citoyens accordent à leurs déplacements travail-domicile, qui représentent une partie importante de leur temps, de leur énergie et souvent de leur budget.

	réponses reçues	frontaliers du Luxembourg 2013
B	13	40.371
D	38	39.621
F	26	79.506
Total	77	159.498



Nous remercions les collègues qui ont répondu à notre enquête, la rendant ainsi représentative. Certains commentaires seront communiqués (sous forme anonyme) à nos interlocuteurs pour alimenter la réflexion.

Les participants à l'enquête par pays de résidence et par statut

Les réponses (v. ci-contre) proviennent de collègues résidents des trois pays limitrophes. La réactivité à notre sondage est aussi liée au degré de familiarisation avec l'utilisation de l'ordinateur, qui varie selon le 'métier'.

Décomposition par moyen de transport et type d'abonnement

Parmi les participants à notre enquête, **43%** viennent, principalement ou exclusivement, **en voiture**. S'ils ont répondu à notre enquête, c'est parce qu'ils utiliseraient les moyens de transport en commun si certaines conditions étaient réunies. Les **engagements familiaux** (besoin de déposer et de récupérer les enfants) constituent un obstacle parfois absolu.

18% ont déjà pris le **mPass** ; ce faible pourcentage s'explique par les difficultés de démarrage d'une mesure qui a été lancée il y a à peine un an.

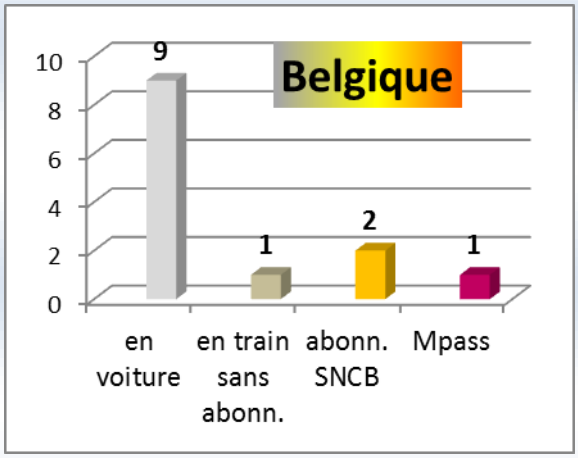
22% prennent l'abonnement ***RegioZone***, qui supplante le mPass, puisqu'il inclut le réseau national luxembourgeois plus un rayon au-delà des frontières.

Enfin, **13%** ont pris d'autres abonnements, dont **9%** le ***Flexway***, que les frontaliers français sont invités à remplacer d'urgence par la combinaison *FlexPass/mPass,* qui couvre les mêmes besoins à un moindre prix.

Les réponses par pays

Contrairement à Bruxelles, où les opérateurs de transport public concernés se situent tous dans le même État, à Luxembourg la situation est beaucoup plus complexe. Quatre pays différents, chacun avec ses propres autorités et opérateurs au niveau national, régional, départemental, voire municipal, créent une multitude de systèmes de tarification souvent incompatibles entre eux (voir p.ex. Luxembourg-ville et Luxembourg-pays), qu'il s'agit d'harmoniser dans un système cohérent et intégré.

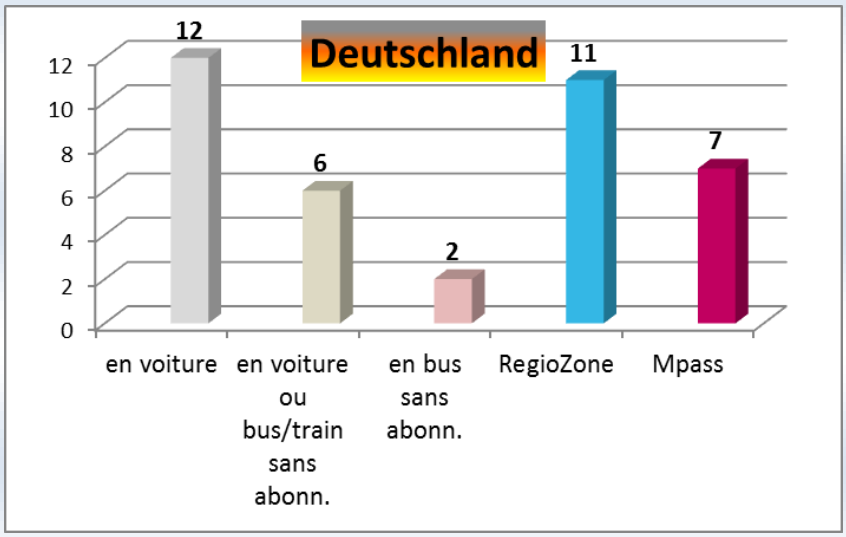
Belgique



Les possibilités de se servir du **mPass** sont actuellement très limitées, à une exception près : Athus, en train, est inclus dans la tarification nationale luxembourgeoise ; le **mPass** y est donc accepté. Les résidents belges se plaignent à plusieurs égards : proximité et accessibilité d'un arrêt/gare, fréquence, ponctualité, correspondances, rapidité et prix.

Allemagne

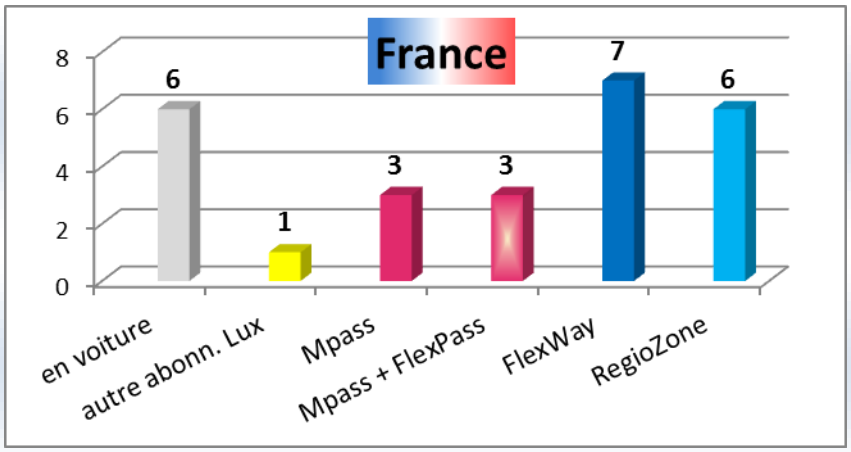
Pour les personnes qui se déplacent quotidiennement au Kirchberg, le chemin de fer n'est quasiment pas utilisé. Il faut en effet arriver à la gare de Luxembourg, puis poursuivre en bus jusqu'au Kirchberg, avec les aléas du trafic urbain que cela comporte. Par contre, plusieurs lignes d'**autocars RGTR** desservent le Kirchberg. Les billets *RegioZone* rendent le **mPass** inutile, puisqu'ils couvrent également l'ensemble du réseau national luxembourgeois. Pour beaucoup de frontaliers allemands, il n'y a pas d'arrêt/gare proche, ou la fréquence des bus est faible. La rapidité aussi souffre à cause des bouchons. Faute de complémentarité avec le **mPass**, le prix est considéré comme élevé.



France

La **SNCF** (y compris pour Longwy) est un exemple à suivre pour tous les autres transporteurs transfrontaliers. Le **FlexPass**, disponible en complémentarité avec le **mPass**, offre les meilleures conditions de prix.

Le **mPass** luxembourgeois ouvre l'accès au **FlexPass** lorrain: la combinaison des deux abonnements couvre les mêmes besoins que le *FlexWay* tout en étant bien moins chère. Les frontaliers français, comme les belges, se plaignent des embouteillages, et relèvent tout particulièrement les retards liés au trajet **entre la gare de Luxembourg et le Kirchberg**, combinés au fait que les autobus sont bondés aux heures de pointe.



Griefs les plus fréquents

Pour beaucoup de collègues frontaliers, l'alternative est la suivante :

a) Faire un trajet plus ou moins long (effectué normalement en voiture) pour arriver à un point couvert par le **mPass** ; là s'ajoutent des problèmes de stationnement de la voiture ; les parkings sont vite saturés ;

b) Prendre un bus/train à partir d'un arrêt/gare moins éloigné de leur domicile ; mais dans ce cas les liaisons sont moins fréquentes (parfois très espacées et finissant tôt en fin de journée), et le tarif avantageux du **mPass** n'est plus valable.

Les embouteillages, chroniques et structurels, sur les autoroutes, les routes et en ville, réduisent considérablement l'attractivité des transports en commun. Certains collègues décalent leurs horaires de façon à éviter les heures de pointe. D'autres, liés par les impératifs du travail et les urgences, restent tributaires de leur voiture, puisque les liaisons qu'ils utiliseraient ne sont plus assurées au moment où leur service prend fin.

Des pistes pour augmenter l'utilisation du transport public

Le formulaire contenait trois points, pour que les sondés puissent s'exprimer sur leur importance (il faut relativiser les taux de réponse, puisque nombre de collègues n'ont pas rempli cette rubrique).

1. L'extension de la couverture du M-Pass au-delà de ses limites actuelles : **49%** de réponses favorables, venant surtout d'Allemagne.

2. Abonnement complémentaire, au-delà des limites du réseau luxembourgeois : **45%** de réponses favorables, venant surtout d'Allemagne.

3. Construction et mise en service d'une **gare sous le Pont Rouge** reliée au plateau du Kirchberg par un funiculaire. **26%** des sondés, surtout en provenance de la Belgique, ont marqué leur intérêt. En provenance d'Allemagne, le chemin de fer est peu utilisé ; or, la construction de cette gare est de nature à modifier les choix des navetteurs en faveur du train.

Perspectives et revendications

Nos réactions :

1. L'**extension de la couverture du M-Pass** dépendra de négociations longues et difficiles avec les autorités des pays voisins et avec les opérateurs, qui auront eux aussi droit à leur part des recettes. D'ailleurs, les entités publiques (et surtout le Luxembourg) subventionnent déjà une bonne partie des coûts des transports en commun.

2. En revanche, créer **des abonnements complémentaires**, en d'autres termes scinder le titre de transport (p.ex. *RegioZone* ou *SNCB)* constituerait une mesure **technique, sans coût budgétaire supplémentaire** pour les autorités publiques qui subventionnent les transports publics. L'exemple de la combinaison du ***FlexPass*** lorrain avec le **mPass** luxembourgeois est un exemple idéal, puisqu'elle comporte une réduction du prix du ***FlexPass*** par rapport au tarif

normal. Mais, même sans réduction du prix de l'autre côté de la frontière, l'abonné pourra bénéficier, côté luxembourgeois, d'un tarif réduit inhérent au **mPass**. Cette modification technique peut et doit être faite rapidement.

3. La construction d'une **gare de chemin de fer** sous le Pont rouge, combinée à un funiculaire, est liée au projet de Tramway. La mise en service de cette partie du projet est prévue pour le second semestre 2017. Nous ne pouvons que l'encourager !

EPSU CJ plaide pour une **harmonisation** la plus poussée possible des différents abonnements dans un système intégré. Le bon exemple pourrait venir de la ville de Luxembourg, si les abonnements qui lui sont propres, City-Kaart/ Jobkaart, deviennent la 'zone 1' du réseau national luxembourgeois, de façon à inclure également les autocars RGTR (à 3 chiffres) qui la traversent. Dans ce cas, les abonnements réseau (y compris le **mPass**) deviendraient des abonnements de 'Zone 2'.

En outre, une institution qui dépense des deniers publics pour encourager ses agents à se déplacer doit garantir **l'égalité de traitement** des bénéficiaires de cette dépense. Cela signifie que chaque titulaire d'un abonnement de transport public devrait bénéficier **du même montant**.