

## LUXEMBOURG

# Le grand-duché mise sur une mobilité verte et gratuite

Trams, bus, trains entièrement gratuits. Trois ans après l'entrée en vigueur de la mesure, ce journaliste britannique a arpenté le pays pour savoir si le succès était au rendez-vous.

—The Guardian, extraits (Londres)

C'est peut-être pas comme traverser les steppes à bord du Transsibérien ou rallier les côtes de la Floride à celles de l'Alaska, mais la traversée du Luxembourg présente certains avantages. À commencer par le fait qu'il est possible de la faire en une matinée : comptez environ trois heures en transports publics. Ensuite, cela ne vous coûtera pas un centime. Vous avez bien lu : deux bus et deux trains, sur près de 100 kilomètres, pour 0 euro.

Depuis mars 2020, les transports publics luxembourgeois sont entièrement gratuits. Alors qu'ailleurs en Europe les bus disparaissent des campagnes et que le train coûte parfois plus cher que la voiture ou même l'avion, le Luxembourg a pris une autre direction en misant sur l'amélioration de ses transports publics et surtout sur leur gratuité. L'objectif : lutter contre l'encombrement des routes, réduire les inégalités et œuvrer à la protection du climat. Le Luxembourg étant un tout petit pays très riche – le plus riche du monde en PIB par habitant –, on pourrait dire qu'il a la partie facile, mais ce type de mesures pourrait-il fonctionner ailleurs dans le monde ? Et cela marche-t-il vraiment au Luxembourg ?

C'est donc sans un sou en poche – et pas plus de souci en

tête – que je me suis lancé par une belle matinée d'été. Seule chose requise pour mon odyssée luxembourgeoise : l'application du gouvernement Mobilité, pour planifier mon voyage.

Le tram qui me conduit de l'hôtel à la gare centrale me fait déjà forte impression. Inaugurée en décembre 2020, cette ligne qui part du centre-ville est propre et moderne, et elle dessert de nombreux endroits. Chaque gare est annoncée par une sonnerie différente et, sur certains tronçons, l'espace entre les rails accueille un tapis d'herbe – signe de bonne volonté écologique. Après seulement vingt-quatre heures dans ce pays, je m'indignerais presque de devoir payer pour accéder aux transports publics. Pas besoin non plus de réserver sa place, de jongler avec son téléphone, des cartes ou de l'argent liquide, pas de zones tarifaires ou de formules d'abonnement compliquées. Ce qui tombe bien d'ailleurs, vu que tout le reste coûte incroyablement cher au Luxembourg – à une exception près, allais-je bientôt découvrir.

Je pars de Rumelange, petite commune arborée du Sud, près

de la frontière française. Après dix minutes de bus, j'arrive à la gare d'Esch-sur-Alzette où je mets le cap vers le nord, à bord de deux trains à étage, presque vides et qui semblent flambant neufs – tout comme le bus. À ce stade, il est presque réconfortant de voir que tout ne se passe pas exactement comme prévu : mon premier train a du retard et met en péril le reste du périple créé par mon application de voyage. Je vais devoir piquer un sprint pendant la correspondance sous peine de devoir attendre le train

**“Les problèmes d'embouteillage sont devenus terriblement handicapants.”**

François Bausch, VICE-PREMIER MINISTRE

suivant pendant une heure. Puis je dois prendre un dernier bus de la gare de Troisvierges jusqu'à la frontière nord.

La ville de Schmëtt n'est pas connue comme étant la “ville la plus au nord du Luxembourg”, j'ai juste regardé sur Google (pour être précis, le point le plus septentrional est le parking du Lidl). Si j'avais eu le temps, j'aurais pu partir randonner un peu plus au sud-est, à Mullerthal, la “petite Suisse luxembourgeoise”. Ou bien aller piquer une tête dans le lac de la Haute-Sûre. Tout ça pour pas un rond. À Schmëtt, c'est le Lidl la principale attraction. Ce n'est même pas vraiment une ville, plutôt une route bordée de commerces. Le plus remarquable ici, c'est surtout qu'on n'y trouve pas moins de quatre stations-service.

← Dessin de Martirena, Cuba.

Car c'est le petit secret du Luxembourg : alors que tous les produits de première nécessité y sont vendus à prix prohibitifs (7,50 euros la pinte de bière), le pays affiche les prix du carburant les plus bas d'Europe de l'Ouest. S'il y a quatre stations-service à Schmëtt, à la frontière, c'est parce que les automobilistes belges viennent faire leur plein ici. “Ce qui n'aide pas à faire changer les habitudes pour un avenir décarboné”, déplore Frédéric Meys, responsable local de Greenpeace.

“Il existe une vraie culture de la voiture au Luxembourg, poursuit Frédéric Meys. Nous avons un des taux de véhicule par habitant les plus élevés du monde, à presque 700 voitures pour 1000 habitants. Et la moyenne d'âge de ces véhicules est plutôt faible comparée à d'autres pays européens.” Le Luxembourg détient également le record du nombre de voitures de luxe par habitant – on y trouve des concessionnaires Ferrari, Lamborghini ou Bentley à presque tous les coins de rue. Le Luxembourg est un petit pays riche, rappelle Frédéric Meys : “Les gens dépensent leur argent dans leurs voitures.”

**Convaincre.** Cette emprise de l'automobile a d'ailleurs été l'une des raisons pour lesquelles les autorités ont décidé d'instaurer la gratuité des transports publics, explique François Bausch, vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité et des Travaux publics. “Pendant des décennies, les responsables politiques ont répété aux Luxembourgeois que le meilleur moyen de se déplacer dans le pays était de prendre la voiture, rappelle-t-il. Mais avec le développement de l'économie et les spécificités du Luxembourg – nous avons une population de 630 000 habitants mais, chaque jour, près de 230 000 travailleurs frontaliers viennent de Belgique, de France et d'Allemagne –, les problèmes d'embouteillage sont devenus terriblement handicapants.” Il y a encore quelques années, le centre de Luxembourg était régulièrement paralysé. La situation s'est améliorée depuis lors, reconnaît Frédéric Meys, mais cela reste un problème.

Convaincre les Luxembourgeois de laisser leur voiture au garage n'a pas été une mince affaire, continue



François Bausch, membre du parti écologiste. Lorsqu'il est nommé ministre chargé des Transports en 2013, dans le cadre d'une coalition gouvernementale, il entreprend d'entamer un "changement de paradigme". La gratuité des transports n'a été que la "touche finale". Le plus dur a été d'améliorer les infrastructures : construire de nouvelles lignes, rénover les gares et le matériel roulant, ajouter des lignes de tramway et des pistes cyclables, améliorer les connexions entre les différents

### La perte de revenus liée à la gratuité n'a pas représenté une somme si importante.

modes de transport. "Au début, se souvient-il, personne n'y croyait dans un pays où les gens sont si attachés à leur voiture."

La perte de revenus liée à la gratuité n'a pas représenté une somme si importante, poursuit-il : environ 40 millions d'euros par an pour un réseau dont le fonctionnement nécessite près de 800 millions d'euros (hors nouveaux investissements). Malheureusement, le nouveau système a été inauguré en pleine pandémie de Covid-19 (le pays a enregistré son premier cas avant le début de la gratuité des transports), et il n'est pas facile d'en mesurer la réussite. En 2022, le nombre de passagers du rail était même moins élevé (22,1 millions) qu'en 2019, même si le nombre d'usagers du tram est passé de 22 000 par semaine en 2018 à 88 000 en 2022.

Il est certains problèmes que le Luxembourg ne peut pas résoudre seul. Les légions de travailleurs transfrontaliers, par exemple, qui doivent encore payer leur billet de train pour arriver jusqu'au Luxembourg. Les trains luxembourgeois sont encore bondés aux heures de pointe, et bon nombre de transfrontaliers

préfèrent prendre leur voiture – même si le trajet dure plus longtemps. Ajoutez à cela les Luxembourgeois qui aiment conduire, et vous comprenez pourquoi la question des embouteillages n'est pas encore réglée.

La prochaine étape du plan de transport luxembourgeois, qui s'étend jusqu'à 2035, permettra peut-être de résoudre ces problèmes, explique François Bausch. Avant de lister ses objectifs : 50 % de places en plus dans les liaisons régulières avec la France; des trains à destination et en provenance de France toutes les sept minutes d'ici à 2028 (le Luxembourg a même investi 225 millions d'euros pour la modernisation des voies françaises au niveau de sa frontière). La ligne de tramway centrale va également être prolongée jusqu'à l'aéroport de Findel. Tous les bus seront électriques d'ici à 2030. Une taxe carbone a été mise en place en 2020 et augmentée d'année en année. Fixée aujourd'hui à 30 euros la tonne de CO<sub>2</sub>, elle s'élèvera à 45 euros en 2027. Les voitures électriques sont généreusement subventionnées. L'an dernier, elles représentaient 20 % des ventes de véhicules neufs – une part que François Bausch espère voir monter à 38 % cette année.

"Ce n'est pas que nous sommes contre les voitures, précise-t-il. Elles



resteront un maillon important de la chaîne de mobilité de demain. Mais à l'avenir peut-être que les gens prendront leur voiture pour 5 kilomètres, avant de la laisser à un parking et de prendre le train pour l'essentiel de leur trajet, qu'ils finiront éventuellement avec un vélo en accès libre."

En dépit de sa passion pour l'automobile, le Luxembourg fait désormais figure de référence. Dans une récente étude de Greenpeace mesurant la simplicité, le prix et l'accessibilité des transports publics européens, le Luxembourg est le seul à avoir obtenu la note maximale de 100 (suivi par Malte, l'Autriche et l'Allemagne). Le secteur du transport représente "25 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union

européenne, et presque 70 % de sa consommation de pétrole, notent les auteurs de Greenpeace. La bascule de la voiture et de l'avion vers les transports publics est un élément essentiel de la stratégie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de pétrole en Europe."

D'autres villes prennent exemple sur le Luxembourg. Les transports publics sont désormais gratuits dans plusieurs villes européennes, notamment Tallinn, en Estonie, La Valette, à Malte, ou Dunkerque et Montpellier, en France.

**Question de priorité.** En octobre 2021, l'Autriche a lancé son Klimaticket, ou "ticket climat" : un passe annuel offrant un accès illimité au réseau de transports publics régionaux dans tout le pays pour seulement 3 euros par jour. Adoptée par 31 millions de passagers sur le seul mois de juin, l'initiative a suscité un fort engouement auprès du public, qui a d'ailleurs demandé sa prolongation. En mai, l'Allemagne a inauguré un passe [ferroviaire illimité] à 49 euros par mois. Et en 2022, en Espagne, la coalition gouvernementale emmenée par les socialistes a réduit de 30 % le prix de tous les transports publics et décrété la gratuité de certaines liaisons ferroviaires.

Dans de nombreux autres pays, tout cela est encore une vue de l'esprit. Au Royaume-Uni, trente ans après la privatisation du rail, les prix des billets de train devraient augmenter de 8 % cette année – la plus forte hausse de tarif depuis des décennies. Alors que les taxes sur les carburants sont gelées depuis treize ans.

"C'est une question de priorité, résume François Bausch. Pour moi, les transports publics comptent vraiment parmi les priorités d'un gouvernement, notamment sur le plan de l'infrastructure – cela nécessite de lourds investissements... L'industrie automobile n'est pas chargée de financer le réseau routier, ce sont les contribuables et les utilisateurs qui le financent. Cela devrait être pareil pour les transports publics. Le principe fondamental, c'est qu'il faut investir. Dans les infrastructures, dans un système de mobilité, dans un réseau de transports publics de qualité – et il n'y a que le secteur public qui peut faire ça. Il est complètement illusoire de croire ou d'espérer que des investisseurs privés s'en chargent."

Le débat achoppe souvent sur des questions de politique intérieure (et le Luxembourg organise des élections parlementaires [le 8 octobre, lire ci-contre]), mais dans toute l'Europe la popularité des transports publics à bas coût montre que les citoyens réclament ce genre de solutions pour lutter contre les effets de l'inflation, la surcharge des réseaux routiers, la pollution et le réchauffement climatique. "C'est la voie à suivre, analyse Frédéric Meys. Nous n'avons pas tellement d'autre choix. Les voitures électriques sont un mieux, mais elles coûtent cher et leur fabrication est source de pollution. La solution passe par un réel changement dans la mobilité : il faut passer à la marche, au vélo et aux transports publics. Si nous ne changeons pas de cap, nous allons droit dans le mur."

— Steve Rose, publié le 20 septembre

## Un scrutin qui s'annonce serré

●●● "Ils étaient neuf en 2013, dix en 2018 et, donc, douze en 2023. Le nombre de partis qui se présentent aux législatives continue d'augmenter", écrivait **Le Quotidien** dix jours avant la tenue des législatives du 8 octobre. Mais pour les petits partis en lice pour décrocher un des 60 sièges de la Chambre des députés, la tâche s'annonce compliquée. Même si les

dernières législatives, en 2018, avaient vu un recul des partis traditionnels, ceux-ci continuent de dominer la vie politique du duché. En revanche, la coalition centriste (Parti démocratique, Parti ouvrier socialiste luxembourgeois et Les Verts) est annoncée perdante. Selon un sondage réalisé pour le compte du *Luxemburger Wort* et de RTL et repris par *Le Quotidien*, le Parti chrétien-

social (CSV) arriverait en tête avec 28,3 % des suffrages, et obtiendrait ainsi 19 députés. Il serait talonné par le Parti ouvrier socialiste luxembourgeois (19,8 % des intentions de vote) et le Parti démocratique (17,4 %). L'actuel chef du gouvernement, Xavier Bettel, issu du Parti démocratique, conserve les faveurs de ses concitoyens et pourrait donc rempiler pour un troisième mandat.



Vous êtes un établissement, une entreprise, une collectivité ? Découvrez notre offre d'abonnement numérique collectif

- Un compte commun et unique à partir de dix bénéficiaires grâce à la reconnaissance IP
- Toutes nos autres offres d'abonnement disponibles sur le site : [www.courrierinternational.com](http://www.courrierinternational.com)

Contact et devis sur mesure : [institutions@courrierinternational.com](mailto:institutions@courrierinternational.com)