



HAL
open science

Un peu plus d'audace pour les transports collectifs

Jean-Pierre Wolff

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Wolff. Un peu plus d'audace pour les transports collectifs. La vie du rail, 2022. hal-04584097

HAL Id: hal-04584097

<https://hal.science/hal-04584097>

Submitted on 22 May 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

Un peu plus d'audace pour les transports collectifs



La gare de Freiburg au cœur du système des déplacements

Au moment où l'Allemagne lance pour les trois mois d'été un abonnement mensuel à 9 €, valable pour l'utilisation de tous les trains régionaux, de l'ensemble des réseaux urbains et des cars interurbains, en France, les mesures prises concernent la baisse du prix des carburants et l'abandon du titre de libre circulation (29 €/mois) dans tous les TER pour les jeunes de – 26 ans. Nous sommes bien loin des déclarations vertueuses de nos gouvernants prolixes en matière de discours sur la protection du climat mais dont les actes constituent des démentis !

L'exemple allemand visant tout autant à lutter contre le réchauffement climatique que contre l'inflation générale, s'inspire d'une décision prise en Autriche en 2021 avec l'instauration du KlimaTicket qui donne accès gratuitement à tous les transports collectifs du pays pour 1095 € par an avec des réductions pour les – 25 ans et les + 64 ans

(821 €). Ce dernier abonnement, même s'il s'inscrit dans cette préoccupation majeure du climat, s'appuie sur l'exemple helvétique se déclinant entre l'abonnement général annuel (1^{re} classe : 6 300 CHS, 2^e classe : 3 860 CHS) et l'abonnement demi-tarif annuel (165 CHS). Ces abonnements sont valables aussi bien sur les CFF, les compagnies ferroviaires privées, les entreprises de navigation lacustres, les transports urbains que sur les lignes routières de La Poste. Dans ces 3 pays, il s'agit de 3 produits différents dans leur genèse, leur temporalité et dans leur coût, mais ils s'inscrivent tous les 3 dans une volonté politique très forte de favoriser le transfert de la route vers les transports collectifs, dont le train devient la colonne vertébrale incontournable. Cet objectif vise à préserver le climat. Certes, des critiques fusent contre ces politiques. Elles provoquent la saturation des transports collectifs

et en particulier des trains. Elles se font au détriment des mobilités actives. Elles coûtent trop cher aux collectivités et aux entreprises... Mais leurs détracteurs oublient de signaler la diminution des rejets de polluants, le recul de l'accidentologie routière ou les avantages socio-économiques, aussi bien pour les métropoles que pour les territoires ruraux procurés par ces politiques audacieuses en matière de mobilité. La cacophonie tarifaire, résultant des discontinuités toujours plus nombreuses entre les Régions, de la division de la SNCF entre ses composantes (TER, TGV, Intercité,...) ou entre les collectivités qui n'arrivent pas à s'entendre sur une politique globale des déplacements dans un même bassin de vie, s'éloignent de ces 3 exemples vertueux qui mériteraient d'être non seulement médités mais repris en les adaptant à notre pays.

Jean-Pierre Wolff,
Conseiller national Fnaut