

L'Autriche mise sur le « KlimaTicket Ö »

Depuis le 26 octobre 2021, pour 1 095 euros* (soit 3 euros par jour), toute personne peut prendre n'importe quel bus, tram, métro ou train sur le territoire autrichien pendant une année entière. Avec cette formule, baptisée « KlimaTicket Ö » (ticket climat autrichien), le gouvernement autrichien espère convaincre la population de se déplacer davantage en transports en commun.

Le secrétariat du CCE présente la situation au moyen d'un bref questions-réponses.

- Qu'est-ce que le « KlimaTicket Ö » ?
- Pourquoi le « KlimaTicket Ö » ?
- À quel prix et par quels canaux peut-on acheter le « KlimaTicket Ö » ?
- Existe-t-il un titre de transport similaire dans d'autres pays européens ?
- Existe-t-il un titre de transport similaire en Belgique ?

* Situation en juin 2023

1 Qu'est-ce que le « KlimaTicket Ö » ?

Le « Klimaticket Ö » est un titre de transport individuel qui est valable pendant une année complète à compter de la date d'achat sur l'ensemble du réseau de transport public en Autriche. Il peut être utilisé à tout moment de la journée ou de la semaine. Aucune distinction n'est faite entre les heures creuses et les heures de pointe, ni entre les jours de semaine et les week-ends (voir conditions générales).

Le « KlimaTicket Ö » est valable pour l'utilisation des services de transport en commun (train, tram, bus ou métro) proposés par les sociétés de transport participantes sur l'ensemble du territoire autrichien. Il est le fruit d'une coopération entre les neuf États fédérés autrichiens. Le titre de transport n'est pas valable pour les services touristiques tels que le Waldviertelbahn, Wachaubahn, Schneeberbahn, Schafbergbahn, etc. Pour les voyages internationaux, le « Klimaticket Ö » peut en principe être utilisé jusqu'aux frontières nationales. Pour la partie du trajet située à l'étranger, un titre de transport supplémentaire doit être acheté. Certains tronçons sont toutefois inclus dans le prix du « KlimaTicket Ö » (voir l'annexe 2 des conditions générales).

Outre le « KlimaTicket Ö » qui est valable sur l'ensemble du réseau de transport public, les États fédérés ont également développé différents titres de transport régionaux valables sur une partie du réseau de transport public. Il existe ainsi le « Klimaticket VOR MetropolRegion », qui est valable pour tous les transports en commun dans les États de Vienne, du Burgenland et de Basse-Autriche, à l'est du pays, et qui coûte 860 euros.

2 Pourquoi le « KlimaTicket Ö » ?

« Nous voulons ainsi atteindre les objectifs climatiques convenus à Paris », déclarait en octobre 2021 Leonore Gewessler, la ministre autrichienne de l'Action pour le climat, qui est chargée de veiller à ce que l'objectif climatique de l'UE pour le secteur des transports (-55 % d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030) soit atteint. Avec le « KlimaTicket Ö » et les titres de transport régionaux, le gouvernement autrichien espère convaincre davantage de personnes d'utiliser les transports en commun au lieu de leur voiture, ce qui permettra de réduire les émissions de CO₂. Dans la capitale Vienne, la carte à l'année tout compris, bon marché, est un véritable succès. Pour 365 euros par an, les habitants peuvent se déplacer sans restriction dans la ville en

transports en commun, et aujourd'hui, les Viennois sont plus nombreux à posséder un abonnement annuel qu'une voiture.

Le gouvernement autrichien espère tout particulièrement que la réduction du prix au kilomètre encouragera davantage de navetteurs à passer de la voiture aux transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail. D'après un échantillon prélevé en juin 2020, 72 % des navetteurs autrichiens utilisent uniquement la voiture comme moyen de transport pour se rendre au travail. Seuls 6 % utilisent le train pour l'ensemble du trajet et 13 % combinent le train avec un autre moyen de transport.

Le « KlimaTicket Ö » est le fruit d'une coopération entre le gouvernement autrichien, les neuf États fédérés autrichiens et les différentes autorités de transport public. Son instauration a été négociée pendant environ 15 ans. Le projet initial était un « 1-2-3 Klimaticket », c'est-à-dire des abonnements annuels à trois niveaux : d'un euro par jour pour un État fédéré, à deux euros par jour pour deux États fédérés et à trois euros par jour pour les neuf États fédérés. Il était présenté comme une « alternative respectueuse du climat au transport individuel motorisé ». Ce plan n'a donc pas été pleinement mis en œuvre, puisqu'un abonnement annuel tout compris n'a été lancé que dans les États de Vienne et du Vorarlberg, pour respectivement 365 et 355 euros. L'abonnement annuel est plus cher dans les autres États.

Les partis d'opposition et groupes d'intérêt soutiennent globalement le principe de cette réforme, mais demandent que des investissements supplémentaires soient réalisés dans le réseau de transports en commun afin de convaincre ceux qui n'utilisent pas encore les transports en commun (lire quelques réactions). Une enquête autrichienne sur les déplacements domicile-travail (réalisée en juin 2020) montre que le choix du mode de transport ne dépend guère de la structure tarifaire mais plutôt des temps de trajet. L'enquête conclut que, pour permettre un vaste transfert modal vers les transports en commun, il est surtout nécessaire d'améliorer l'offre (tant en termes de fréquence des trains que de densité du réseau). Le gouvernement autrichien a déjà investi 150 millions d'euros dans le « KlimaTicket Ö » et a budgétisé 100 millions d'euros supplémentaires pour investir dans le réseau de transports en commun des États fédérés.

3 À quel prix et par quels canaux peut-on acheter le « KlimaTicket Ö » ?

Le prix standard du « KlimaTicket Ö » est de 1 095 euros par an, soit 3 euros par jour. Lors du lancement, une réduction pour réservation anticipée de 150 euros s'appliquait et jusque fin juin 2023, la validité d'un ticket annuel était prolongée d'un mois gratuitement sur le prochain achat (« KlimaMonat »). Les jeunes (<26 ans), les seniors (>64 ans) et les personnes handicapées peuvent bénéficier d'une réduction, tout comme les familles. Les extras tels que le surclassement en 1^{re} classe, la couchette dans un train de nuit, le transport de vélos ou la réservation de sièges ne sont pas inclus dans le « KlimaTicket Ö ». Aucun accord n'a encore été trouvé à ce sujet entre les différentes autorités de transport public. Le prix et les conditions de ces extras dépendent de la région et de l'autorité de transport public. Le prix d'achat du « KlimaTicket Ö » peut être payé en une fois ou via un plan de paiement mensuel sans supplément.

Les employeurs peuvent mettre le « KlimaTicket Ö » à disposition de leurs travailleurs à titre de « Jobticket » pour leurs voyages professionnels, leurs déplacements domicile-travail et leurs déplacements pendant leur temps libre. Jusqu'en juillet 2021, seuls les billets par trajet pour les déplacements domicile-travail pouvaient faire l'objet d'un « Jobticket » et seuls les employeurs pouvaient acheter le « Jobticket » pour leurs travailleurs. Depuis juillet 2021, les employeurs peuvent aussi acheter d'autres titres de transport, tels que les billets hebdomadaires, mensuels et annuels pour les transports en commun (comme le « KlimaTicket Ö ») à titre de « Jobticket ». Depuis lors, il est également possible pour les travailleurs d'acheter eux-mêmes un « Jobticket » et de se faire rembourser les frais partiellement ou intégralement par l'employeur.

Le « KlimaTicket Ö » est vendu dans la boutique en ligne et aux guichets des sociétés de transport participantes (liste de tous les points de vente physiques). Le ticket est valable pendant un an à compter de la date d'achat indiquée sur le ticket.

4 Existe-t-il un titre de transport similaire dans d'autres pays européens ?

Oui, la Suisse dispose d'un titre de transport similaire, l'« abonnement général » (AG). L'AG est le fruit d'une coopération à grande échelle entre les entreprises de chemins

de fer, les entreprises de navigation, les compagnies de bus, les compagnies de téléphériques et les entreprises de transport locales. Pour 3 860 CHF ou 4 014 euros (taux de change au 01/08/2023), le billet donne accès à n'importe quel moyen de transport en commun sur le territoire suisse pendant une année entière, à l'exception des téléphériques touristiques (bien qu'une réduction soit prévue). Des réductions sont accordées aux enfants (6-15 ans), aux jeunes (16-25 ans), aux seniors (>64 ans), aux familles et aux personnes handicapées. Pour les voyages internationaux, l'AG offre une réduction sur la partie étrangère du trajet en Allemagne, en Autriche (15 % de réduction dans les deux cas) et en France (20 % de réduction sur les trajets en TGV Lyria). En outre, l'AG donne droit à des réductions sur le Passeport Musées Suisse, Rent a Bike (location de vélos à la gare), Europcar... (voir les avantages de l'AG).

Aux Pays-Bas, il y a l'abonnement « Altijd Vrij », qui est émis par la NS, la société des chemins de fer néerlandais. Contrairement au « KlimaTicket Ö », cet abonnement mensuel est uniquement valable pour le train. L'utilisation d'autres moyens de transport en commun n'est pas comprise dans l'abonnement « Altijd Vrij ». Pour ceux qui veulent se déplacer en train de manière illimitée à tout moment (heure de pointe ou heure creuse, week-end ou jour de semaine), l'abonnement « Altijd Vrij » est quatre fois plus cher sur une base annuelle que le « KlimaTicket Ö » (soit 353,80 euros par mois ou 4 245,60 euros par an). Mais pour ceux qui ne voyagent que le week-end ou pendant les heures creuses, il existe des formules moins chères aux Pays-Bas : 419,40 euros par an pour l'abonnement « Weekend Vrij » et 1 439,40 euros pour l'abonnement « Dal Vrij »

L'Allemagne s'est dotée du « Deutschland-Ticket », un billet de transport public « presque » intégré. Depuis le 1^{er} mai 2023, il est possible de traverser l'ensemble de l'Allemagne pour 49 euros par mois en transports en commun régionaux et locaux. Le « Deutschland-Ticket » donne en effet accès à chaque bus, tram et métro et à chaque train régional (le « Regional-Express » ou train express régional et le « Regionalbahn » ou omnibus régional) du pays. Le « Deutschland-Ticket » n'est pas valable dans les trains longue distance comme l'« Intercity », l'« Intercity Express » (TGV) et l'« Eurocity » (train international). Le « Bahncard 100 », délivré par l'opérateur ferroviaire allemand Deutsche Bahn (DB) et qui coûte 4 399 euros par an, permet de voyager dans tout le pays de façon illimitée à bord des trains DB et depuis le 1^{er} mai 2023, le « Deutschland-Ticket » a été intégré gratuitement à la « BahnCard 100 ». De ce fait, l'Allemagne dispose d'un titre de transport entièrement intégré.

Introduction du « Deutschland-Ticket » le 1^{er} mai 2023

Le « Deutschland-Ticket » est né du succès du « 9-Euro-Ticket » (billet à 9 euros par mois), qui avait été introduit en tant qu'offre spéciale au cours des mois d'été 2022. Ce billet a été introduit à l'initiative du gouvernement fédéral allemand pour aider les citoyens à faire face à la forte augmentation des coûts de l'électricité, de l'alimentation, du chauffage et de la mobilité. En juin, juillet et août, les Allemands ont pu voyager de façon illimitée pour neuf euros par mois en train (régional), tram, bus ou métro. Cette initiative a eu un franc succès : 52 millions d'Allemands ont acheté un ticket mensuel. Selon « Deutsche Bahn », le nombre de passagers a augmenté de 10 à 15 % (en comparaison avec juin 2019) pour le trafic ferroviaire régional (les tickets n'étaient pas valables pour les trains à grande vitesse et les trains longue distance). Selon l'association des entreprises de transport VDV, les voyages supplémentaires effectués durant les mois de l'été 2022 ont permis d'économiser 1,8 million de tonnes de CO₂.

5 Existe-t-il un titre de transport similaire en Belgique ?

Dans quelques villes belges, il est déjà possible de se déplacer librement dans la zone urbaine avec un même titre de transport à bord de tous les moyens de transport en commun. Pour la Région de Bruxelles-Capitale et la périphérie, il existe le « Brupass » et le « Brupass XL ». Pour les villes flamandes d'Anvers et de Gand et les villes wallonnes de Liège et de Charleroi, il existe le « Citypass ». En outre, l'« Unlimited Abonnement combiné » de la SNCB permet de circuler sans limite en train en combinaison avec les bus, trams et/ou métros de maximum deux des trois sociétés de transport en commun régionales (STIB, De Lijn, TEC). Il n'existe pas (encore) de titre de transport en commun tout compris pour l'ensemble du territoire belge, comme c'est le cas du « KlimaTicket Ö ».

Brupass et Brupass XL

Le « Brupass » et le « Brupass XL » sont le résultat d'une coopération entre les quatre opérateurs de transport en commun (SNCB, STIB, TEC et De Lijn) et leurs autorités de tutelle. Le lancement de ces titres de transport est une étape importante dans la réalisation du « Réseau Express Régional » (RER), un projet visant à créer un réseau

suburbain dans et autour de Bruxelles. L'objectif de ce projet est de créer des liaisons plus rapides et plus fréquentes dans un rayon de +/- 30 km autour de Bruxelles. Les quatre opérateurs de transport en commun ont également réalisé des investissements importants pour élargir l'offre de transport dans et autour de Bruxelles et pour mieux coordonner les horaires.

Avec un « Brupass », vous pouvez circuler sans limite à bord de tous les moyens de transport en commun dans la zone « Brupass », qui couvre plus ou moins toute la Région de Bruxelles-Capitale. La zone de validité peut toutefois varier d'un opérateur à l'autre. Le voyageur doit bien vérifier au préalable si les arrêts et itinéraires font partie de la zone couverte par le « Brupass » (car on ne peut pas sortir de la zone pour une partie du trajet). La « zone Brupass XL » élargit la zone « Brupass » d'un rayon de 11,5 km autour du centre-ville. Cette zone compte 18 gares et près de 200 arrêts de bus de TEC et De Lijn de plus que la zone Brupass (voir la liste des arrêts et itinéraires). Le « Brupass XL » ne peut pas être utilisé pour se rendre à un arrêt (de la SNCB, de la STIB ou de De Lijn) desservant l'aéroport de Bruxelles.

Les « Brupass » et « Brupass XL » se déclinent en plusieurs formules tarifaires : pour une utilisation sporadique des transports en commun, vous pouvez acheter un ticket « Brupass » (ou « Brupass XL ») pour 1 ou 10 voyages au prix de 2,40 € (ou 3,20 €) pour 1 voyage et de 16,80 € (ou 22,40 €) pour 10 voyages. Il existe également un « Brupass 1 jour » qui, pour 8,40 euros, vous donne accès à l'ensemble des transports en commun dans la zone « Brupass » pendant toute une journée (jusqu'à la fin du service de l'opérateur). Si vous utilisez fréquemment les transports en commun, vous pouvez opter pour un abonnement. Vous pouvez acheter un abonnement « Brupass » (ou « Brupass XL ») pour 1 mois et pour 12 mois. Le prix de l'abonnement annuel est de 600 euros pour un « Brupass » et de 840 euros pour un « Brupass XL ». Les tickets et abonnements « Brupass » et « Brupass XL » peuvent être chargés sur une carte MOBIB. Les tickets doivent être systématiquement validés dans chaque moyen de transport utilisé au cours du voyage (auprès d'un valideur de la STIB, du TEC et/ou de De Lijn, et d'un distributeur automatique de la SNCB avant de monter dans le train).

Le « Brupass (XL) » est-il populaire ?

Un an après l'introduction du « Brupass XL » en février 2021, le Groupe de travail RER « Tarifs » constate que le titre de transport intégré a le vent en poupe. Ce sont surtout les navetteurs qui optent pour l'abonnement « Brupass XL ». Les tickets « Brupass (XL) » sont surtout

plébiscités par les touristes, les voyageurs et les visiteurs occasionnels de la capitale.

Le « Brupass » existait déjà depuis plus longtemps et était le nouveau nom des tickets « JUMP » et des abonnements MTB. Les tickets « JUMP » ont été introduits en juin 2005.

Le tableau ci-dessous montre les chiffres de vente depuis 2021. Les tickets « Brupass » et spécifiquement la carte de 10 trajets sont les plus populaires et sont presque exclusivement vendus par la STIB. « Brupass XL » est plus souvent acheté sous forme de formule d'abonnement et la vente est en grande partie assurée par la STIB (80 %) et la SNCB (19 %).

Tableau 5-1 : Chiffres de vente des tickets et abonnements « Brupass (XL) »

	Brupass	Brupass XL
Tickets 2021	2.371.678	48.401
Abonnements 2021	107.429	18.958
Tickets 2022	3.018.998	61.612
Abonnements 2022	130.000	36.667
Tickets 2023 Q1	779.387	15.906
Abonnements 2023 Q1	35.968	11.989

Source : Présentation PowerPoint du cabinet du ministre Van den Brandt,
17.05.2023

City Pass Anvers, Gand, Liège et Charleroi

Le « City Pass Gand » et le « City Pass Anvers » sont valables pour voyager en train entre les gares SNCB situées à Gand (ou à Anvers) ainsi que pour circuler en bus ou tram de De Lijn sur l'ensemble du réseau De Lijn (à l'exception des lignes express du Limbourg). Le « City Pass » pour ces deux villes ne peut être acheté qu'aux guichets de la SNCB. Le titre de transport est uniquement disponible sous la forme d'un abonnement d'une durée de 1 ou 12 mois et une réduction s'applique aux jeunes (moins de 25 ans). Pour les voyageurs de plus de 25 ans, un billet annuel coûte

544 euros ; pour les voyageurs de moins de 25 ans, il coûte 463 euros (soit 85 % du prix demandé aux voyageurs de 25 ans ou plus).

Avec le « City Pass Liège » et le « City Pass Charleroi », le voyageur peut se déplacer sans limites en train et avec les bus/trams du TEC dans et autour de ces deux villes (voir le plan du réseau pour Liège et Charleroi). Le « City Pass Charleroi » permet également de prendre la navette TEC entre la gare de Charleroi-Sud et l'aéroport de Charleroi. En plus d'un abonnement de 1 ou 12 mois, les « City Pass Liège » et « City Pass Charleroi » proposent également une formule à la journée (« City Pass 24h »). Un abonnement annuel pour les voyageurs de plus de 25 ans coûte 640 euros pour le « City Pass Charleroi » et 535 euros pour le « City Pass Liège ». Dans les deux villes, le tarif pour les jeunes (18-24 ans) représente moins d'un tiers du prix de l'abonnement annuel pour les voyageurs de plus de 25 ans. Le « City Pass 24h » coûte 7,50 euros à Charleroi et 6,50 euros à Liège.

Le « City Pass » est-il populaire ?

En octobre 2017, De Lijn et la SNCB ont lancé le « City Pass » à Anvers et Gand. Un an après son introduction, d'après les chiffres demandés par un député à la ministre flamande de la Mobilité, moins de 540 personnes avaient acheté un tel titre de transport (avec seulement 79 personnes pour Gand). Une nouvelle question parlementaire posée en juin 2021 montre que le succès n'est toujours pas au rendez-vous. À Anvers, pour la période d'octobre 2017 à décembre 2020, en moyenne, par mois, le nombre d'abonnements « City Pass » vendus s'est élevé à 33 abonnements mensuels et à 9 abonnements annuels.

Contrairement au « Brupass » bruxellois qui connaît le succès, le « City Pass » proposé à Gand et à Anvers souffre de quelques points faibles :

- un coût onéreux par rapport à la petite taille de la zone urbaine pour les gares SNCB (la zone « Brupass » comprend davantage de gares SNCB et la zone « Local Multi » de la SNCB est également plus étendue) et l'absence de prix ajustés à la zone urbaine pour les bus et les trams de De Lijn (abonnement au réseau complet au lieu de la zone urbaine) ;

- le « City Pass » n'est pas disponible dans une formule par ticket (carte 1 ou 10 voyages) alors que la carte à 10 voyages est justement la plus populaire pour le « Brupass » ;
- le « City Pass » n'est pas en vente par le biais des canaux de vente de De Lijn, on le trouve uniquement via la SNCB, alors que pour le « Brupass », c'est justement la STIB qui réalise le plus de ventes ;
- après la campagne de lancement limitée, plus aucune publicité n'a été faite ;
- l'intégration tarifaire à Bruxelles s'inscrit dans les travaux de réalisation du « Réseau Express Régional » (RER), pour lequel des investissements sont également réalisés pour étendre l'offre et pour harmoniser les horaires. Ces investissements augmentent l'attractivité du « Brupass » pour le voyageur.

D'après une question parlementaire posée au ministre fédéral de la Mobilité en juin 2021, le « City Pass Liège », et plus spécifiquement, l'abonnement mensuel, a plus de succès que le « City Pass Charleroi » (une proportion 77/23 dans les ventes enregistrées par la SNCB). Aucun chiffre concret n'a été communiqué.

Unlimited Abonnement (combiné)

Avec l'Unlimited Abonnement, le voyageur peut circuler sans limite en train sur l'ensemble du réseau SNCB en Belgique. Ce titre de transport proposé par la SNCB est disponible en formule d'abonnement de 1, 3 ou 12 mois. Le prix de l'« Unlimited Abonnement » correspond au prix d'un « Standard Abonnement » pour la distance maximale tarifée de 150 km. Pour un abonnement annuel, vous payez 3 683 euros (ce qui équivaut à 10 euros par jour).

Ceux qui souhaitent combiner le train avec les transports en commun régionaux (tram, bus et/ou métro) peuvent opter pour un « Unlimited Abonnement combiné ». L'« Unlimited Abonnement » peut être combiné avec un supplément de maximum 2 des 3 sociétés régionales de transport en commun (TEC, STIB, De Lijn). Le cas échéant, un maximum de deux forfaits régionaux sera facturé en plus du prix de l'« Unlimited Abonnement ». Par conséquent, il n'est donc pas (encore) possible de traverser toute la Belgique avec un seul ticket à bord de tous les moyens de transports en commun des quatre opérateurs.

Si les trois suppléments (TEC, STIB et De Lijn) étaient additionnés dans l' « Unlimited Abonnement », le prix d'un titre de transport en commun tout compris pour l'ensemble du territoire belge s'élèverait à 13,9 euros par jour¹, ce qui est quatre fois plus cher que le « KlimaTicket Ö ».

¹ Calcul du secrétariat du CCE : la somme d'un « Unlimited Abonnement annuel » de la SNCB de 3 683 euros (2^e classe), du forfait De Lijn (> 25 ans) de 311 euros, du forfait STIB (>25 ans) de 499 euros et du forfait TEC (> 25 ans, EXPRESS) de 585 euros s'élève au total à 5 078 euros par an, soit 13,91 euros par jour.