

Le collectif pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise



Pourquoi la gratuité des transports publics maintenant c'est urgent ?

On pourrait revendiquer la gratuité des transports en commun (TC) d'un point de vue philosophique ou simplement parce que l'ensemble des services publics qui servent l'intérêt général, doivent être gratuits. Parce qu'on aspire à une société où les services publics sont débarrassés du prix de l'usage, que la place des communs doit prendre le pas sur la sphère marchande. Ce point de vue s'inscrit dans un processus d'une transformation profonde de la société.

Même si on peut rejoindre cette vision de la société, pour le collectif la gratuité des transports n'est pas envisagée comme une fin en soi mais comme une mesure politique forte, comme un des leviers (ce n'est pas le seul) pour répondre aux problèmes de notre temps que sont le changement climatique, les conséquences de la pollution de l'air et la crise sociale.

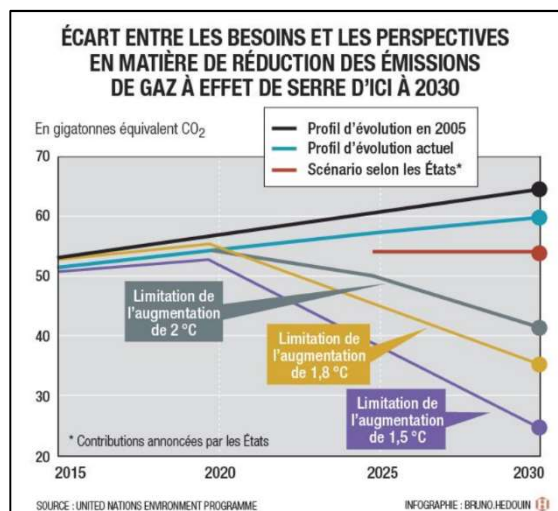
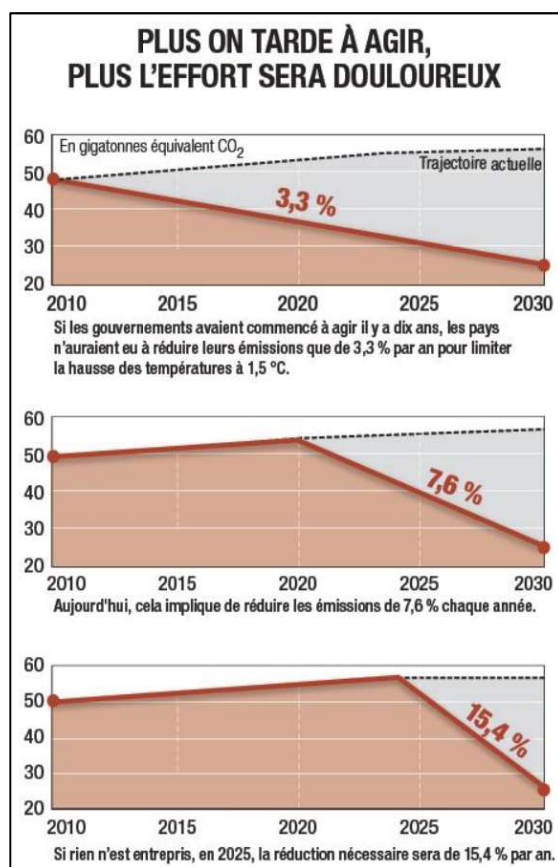
1°) Alors, y a-t-il une urgence climatique ?

Aujourd'hui, à part les tartufes, les Trump et autres Bolsonaro, le monde scientifique reconnaît que les GES issus de la combustion des énergies fossiles sont responsables du réchauffement de la planète. Pourtant, les politiques publiques mises en œuvre par les gouvernements sont très en deçà de ce qu'il faudrait faire pour limiter le réchauffement climatique en dessous de 1,5°C, comme cela a été acté à la COP21 (Paris, 2015) et comme le préconisent les scientifiques du GIEC, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (ONU). En France, les protestations pour sauver le climat sont ignorées par le président de la République et son gouvernement et on peut douter de ce qui va sortir du gadget disruptif appelé convention climat. A-t-on dit aux 150 bénévoles de la convention que les 1 % des ménages les plus riches ont un bilan carbone de 160 tonnes par an tandis que les 10 % les plus pauvres ont un bilan carbone de 4 tonnes.

Récemment, une centaine de scientifiques du CNRS, du CEA et de Météo-France ont rendu public une étude qui alarme une nouvelle fois sur l'état de la planète. En effet grâce à l'amélioration des modèles et dans le scénario le plus pessimiste, basé sur une croissance économique alimentée par les énergies fossiles, la hausse de la température moyenne mondiale pourrait atteindre 7°C à la fin de ce siècle. Dans ce scénario, l'espèce humaine serait clairement menacée.

Il existe de nombreuses publications qui détaillent les conséquences désastreuses du réchauffement climatique, comme la fonte des glaces polaires, du permafrost, des glaciers, de la hausse du niveau des mers et de leurs acidifications, des exodes climatiques, cela ne sera pas développé ici.

Pour ce qui concerne notre agglomération, la ville de Grenoble a confié une étude sur les enjeux du changement climatique grenoblois à l'horizon 2050. Les conclusions du rapport sont édifiantes.



- Si la température mondiale a augmenté de 1°C en moyenne depuis le début du 19ème siècle jusqu'à aujourd'hui, dans notre région la température a augmenté de 2°C.
- En 2050, il n'y aura presque plus de neige en dessous de 1700m d'altitude.
- Le nombre de jours de chaleur extrême va passer de 3 à 43.
- Nous aurons des étés chauds et secs, des hivers humides et moins enneigés

De plus, le plan climat de l'agglomération reconnaît son incapacité à rester sur une trajectoire à moins de 2°C à l'horizon 2030, pour ce qui est de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Les transports sont responsables d'un tiers environ de ces émissions et selon une des recommandations du GIEC, la réduction des émissions de GES passe par le développement des transports en commun.

Sur la dernière période, la tendance mondiale est à l'augmentation des émissions de GES contrairement aux engagements pris par les Etats. Nous sommes pris dans une course de vitesse face au changement climatique et cette course nous sommes en train de la perdre.

Alors il y a bien urgence à sauver la planète, et la lutte contre le réchauffement climatique passe par la réduction drastique du trafic routier.

2°) Y a-t-il une urgence sanitaire ?

Une étude de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) sur l'impact de la pollution de l'air dans l'agglomération grenobloise et publiée en juin 2019, estime que la pollution couterait un demi-milliard d'euros par an.



L'étude conclue également que la concentration moyenne de particules fines (PM_{2,5}) dans l'agglomération qui est de 15 µg/m³ est responsable de 145 décès par an, comparée à une situation théorique sans particules fines d'origine humaine (5 µg/m³).

Une réduction de l'exposition aux PM_{2,5} conforme à la valeur guide de l'Organisation mondiale de la santé qui est de 10 µg/m³, réduirait de moitié la mortalité attribuable à ces particules.



Par ailleurs, la Cour de justice européenne a condamné la France pour non-respect de la directive de 2008 relative à la qualité de l'air ambiant et pour avoir dépassé de manière systématique et persistante depuis 2010, la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote qui est un marqueur du trafic routier. En France, douze agglomérations sont visées dont celle de Grenoble. Cette condamnation est le reflet de la faiblesse des politiques publiques en matière de lutte contre la pollution atmosphérique.

De plus les niveaux de concentration constatés sont des valeurs moyennes qui ne reflètent pas les zones fortement contaminées qui se trouvent à proximité des grands axes routiers. Par ailleurs pour l'Agence nationale de sécurité sanitaire, l'ANSES, il faudrait prendre en compte des polluants qui ne le sont pas aujourd'hui comme les particules ultrafines ou certains benzènes.

L'Agence prévient que pour améliorer la qualité de l'air il ne faut pas compter sur l'évolution de la technologie mais sur une réduction du trafic routier.

Alors il y a bien une urgence sanitaire, et la lutte contre la pollution passe la réduction drastique du trafic routier, une préconisation commune du GIEC et de l'Agence nationale de sécurité sanitaire

3°) Y a-t-il une urgence sociale ?

On connaissait cette phrase méprisante mais devenue célèbre de Jacques Séguéla à propos de la Rolex de l'homme de 50 ans, on connaît moins celle de Margaret Thatcher qui disait : « Un homme qui prend encore les transports en commun à 26 ans est un homme qui a raté sa vie ». On peut mesurer le niveau de mépris d'une telle sentence mais aussi la distance qui nous sépare du monde de ces élites, complètement déconnectées de la réalité du monde.

Une réalité qui a tous les aspects d'une crise sociale profonde et que vient confirmer une note de l'INSEE. Cette note révèle qu'en 2018 les inégalités ont enregistré la plus forte hausse depuis 2010 et que la pauvreté touche à présent 14,7% de la population française soit, plus de 9 millions de personnes.

Comment peut-il en être autrement quand le Chicago boy, actuel locataire de l'Élysée, n'a d'yeux que pour les premiers de cordée et que sa politique fiscale est très généreuse pour les plus riches. Quand les aides aux plus démunis ne seraient « qu'un pognon de dingue » qu'il serait urgent de rationner pour laisser faire les bienfaits naturels du ruissellement dont France Stratégie, une institution rattachée au 1^{er} ministre, cherche encore les effets. Et, selon la loi néolibérale bien connue, si on ne sent pas le ruissellement, c'est que les riches ne sont pas assez riches.

En vérité cette politique marche très bien. En 2018, les dividendes versés aux actionnaires des entreprises du CAC 40, ont atteint le montant record de 57,4 milliards d'€. De 2010 à 2017, les impôts versés par ces entreprises ont baissé de 6,4%, les bénéfices cumulés et les dividendes augmentaient respectivement de 9,3% et de 44%. Pendant ce temps, les effectifs de ces multinationales baissaient de 20%. Une logique qu'on peut résumer en toujours moins d'impôts et d'emplois, pour toujours plus de bénéfices et de dividendes.

À rebours de cette vision du monde il faut accroître les solidarités, retisser le lien social et dans un même mouvement concilier politique sociale et écologie.

Avec la gratuité de TC, la mobilité n'est plus un facteur d'exclusion, aussi bien pour les personnes âgées isolées, que pour les plus défavorisés. Car la tarification sociale ne remplit pas ses objectifs. Les budgets consacrés à cette tarification sont insuffisants pour répondre à la demande sociale. Par ailleurs, on constate toujours qu'une partie de la population ne fait

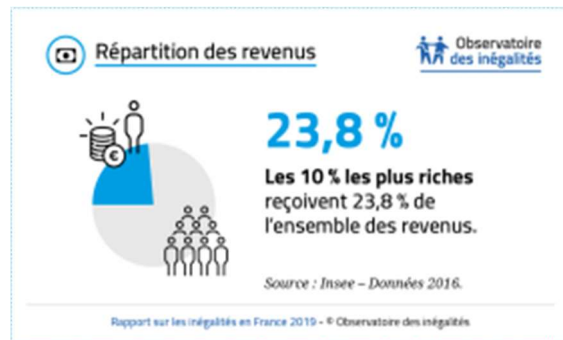
pas les démarches nécessaires pour en bénéficier. L'instauration de la gratuité à Dunkerque a mis en évidence qu'un tiers des nouveaux usagers qui auraient pu bénéficier de tarifs très bas voire gratuits, ne prenaient pas les TC. Ce phénomène se retrouve également ici, à Grenoble.

La gratuité des transports publics rend du pouvoir d'achat à la population : à ceux qui prenaient déjà le bus et encore plus aux nouveaux usagers qui viennent de la voiture. En se basant sur l'étude dunkerquoise on peut estimer que les automobilistes, circulant dans l'agglomération, dépensent chaque jour plus d'un million d'euros en carburant, c'est à dire que chaque année 300 Millions d'€ partent en fumée !!!.

Alors si la gratuité des transports publics n'est pas l'alpha et l'oméga pour résoudre la crise sociale, ça peut être un levier important pour redistribuer du revenu.

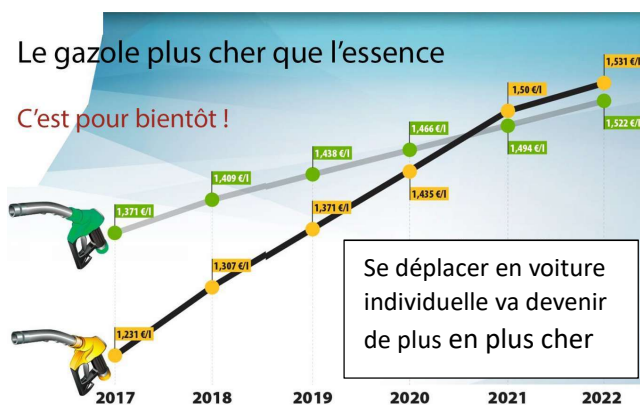
4°) Quelles conditions pour réduire le trafic routier ?

Si pour des considérations environnementales et sanitaires il y a urgence à réduire le trafic routier, cela implique évidemment le développement d'alternatives plus respectueuses de l'environnement. Il s'agit pour commencer des modes actifs comme la marche, adaptée aux petits déplacements ou le vélo pour des déplacements de quelques kilomètres. Mais ces modes actifs ne répondent pas à une grande partie des déplacements, notamment les déplacements pendulaires (aller-retours quotidiens domicile travail par exemple), ceux qui créent les embouteillages et qui ont besoin d'infrastructures coûteuses. Pour ces déplacements, la seule alternative se trouve dans le transport collectif de grandes



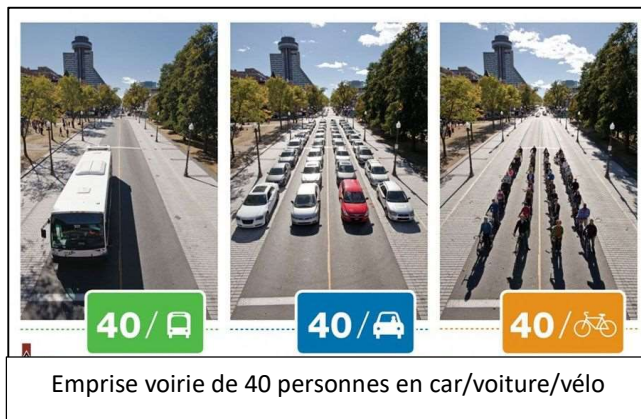
Le gazole plus cher que l'essence

C'est pour bientôt !



Se déplacer en voiture individuelle va devenir de plus en plus cher

capacités : TER, train-tram, tram ou bus à haut niveau de service (BHNS) qui nécessiteraient des investissements très importants de l'ordre de plusieurs milliards d'€ à l'échelle de la région grenobloise (dans l'agglomération, PDU 2018-2030 : 2,2 milliards d'investissements). Nous ne sommes plus dans une adaptation au jour le jour des TC pour grappiller des dixièmes de part modale, il faut opérer une véritable rupture, un changement de paradigme, aller plus vite et plus fort si l'on veut être à l'heure des défis environnementaux. En 2030, en 2050, c'est la canicule qui nous dira si les politiques menées auront été trop frileuses.



Dans ce processus d'adaptation aux enjeux environnementaux, la gratuité est un formidable levier d'incitation au report modal. Un effet psychologique pour une prise de conscience et l'acceptation que l'intérêt particulier passe après l'intérêt de tous. Ici la gratuité se confond avec l'intérêt général. Evidemment, cela passe par des transports performants et de qualité suscitant l'adhésion des usagers.

La gratuité est la reconnaissance du fait que prendre les transports publics ne sert pas que les usagers, mais l'ensemble de la population. Prendre les transports en commun, c'est contribuer à désengorger la voirie, à diminuer la pollution de l'air, à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

5°) La gratuité des transports publics se développe en France et en Europe

Depuis l'année 2000, la tendance s'accélère avec comme exemples marquants l'Estonie pour les bus et prochainement le Luxembourg pour l'ensemble des transports publics (train, bus et tram). En France, Compiègne en 1975 a été la première ville à instaurer la gratuité de ses transports en commun et depuis une trentaine d'agglomérations ont fait de même. Les derniers exemples avec Niort en 2017, Dunkerque en 2018 et prochainement Calais en 2020 montrent que l'idée gagne du terrain en France. Tous ces exemples montrent que la taille du réseau n'est pas un obstacle insurmontable à l'instauration de la gratuité. Dans ce contexte, de nombreuses agglomérations ont lancé des études. On peut citer la région Île de France, Paris, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, il y a aussi le GART, l'association qui regroupe les autorités responsables des TC. Toutes ces études n'ont pas été faites dans le même état d'esprit. En IDF, il s'agissait avant tout de montrer l'infaisabilité de la mesure. Pour le GART qui a toujours été opposé à la gratuité, on note un changement de ton sur certaines idées reçues. Le dénominateur commun de ces études et leur défaut, est que la gratuité n'est envisagée que principalement sous l'aspect financier mais pas dans l'idée d'une révolution des mobilités. Avec un a priori négatif sur le report modal du trafic automobile et le constat que les réseaux sont déjà saturés, la plupart de ces études conclues à l'inefficacité de la gratuité ou à son coût trop élevé.

Malgré tout, on note un fort développement des gratuités partielles, par exemple certains jours de la semaine ou pour certaines catégories de la population.



6°) Conclusion

Il faut rappeler, à ceux qui ne voient d'issue que dans l'accroissement sans fin des infrastructures routières coûteuses et gratuites, que les transports publics servent à ceux qui les prennent et en libérant l'espace public à ceux qui ne les prennent pas.

La gratuité des TC s'est déjà imposée dans le débat des prochaines élections municipales. S'appuyant sur les expériences existantes en France et à l'étranger, l'idée de la gratuité est portée par de nombreux candidats. Tous argumentent sur les dimensions environnementales et sociales de la gratuité.

La gratuité des transports publics est un choix politique, un choix politique de rupture avec l'existant.

À Aubagne la gratuité a été lancée avec le slogan « Liberté-égalité-gratuité » et à Dunkerque c'est « Liberté-Mobilité-Fraternité » qui a été choisi. Ces clins d'œil à la devise républicaine, nous indiquent que la gratuité va de pair avec la citoyenneté.