

**La gratuité  
des transports  
en commun,  
c'est possible  
et nécessaire!**

### **La COP 21 : un coup pour rien ?**

La 21 Conférence internationale de l'ONU sur le climat (dite « COP 21 ») s'est tenue à Paris en décembre 2015. Son objectif, comme les précédentes : prendre des mesures pour « sauver le climat ». Et viser principalement à réduire les émissions des gaz à « effet de serre » (GES), notamment de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>). **Que reste-t-il des grandes déclarations médiatisées ?** Quelles mesures la France prend-elle pour réduire la production de ces polluants ? À l'inverse, l'État diminue ses dotations aux collectivités locales, encore moins inclinées à promouvoir la gratuité des transports publics. La casse du réseau ferré au profit de la route (cars « Macron ») et de l'avion "low-cost" s'accroît. La fréquence des TER diminue. Aucune politique tarifaire favorisant les transports les moins énergivores n'est envisagée.

### **Le coût de la pollution atmosphérique**

Si l'automobile contribue notablement à la production de gaz à effet de serre, elle empoisonne aussi la proche atmosphère avec toutes ses conséquences sur la santé publique. Nous l'avons particulièrement vu en décembre dernier. **La pollution de l'air coûte aussi très cher à la société.** Ainsi, un rapport sénatorial publié en 2015 indique qu'elle coûterait plus de 100 milliards d'euros par an à la France : dépenses de santé, absentéisme dans les entreprises, baisses des rendements agricoles. Une étude récente de l'institut de veille sanitaire estime que la pollution provoque 48 000 décès par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité en France et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans. Une étude (Inserm/CNRS/UGA) évalue à 114 décès dans l'agglomération grenobloise.

### **La nécessaire gratuité des transports publics**

Les enjeux environnementaux, sociaux et sanitaires n'ont jamais autant montré la nécessité de mesures urgentes, durables pour limiter la circulation automobile. **Il est urgent d'agir contre le réchauffement climatique. Le développement des transports publics locaux s'impose. Leur gratuité est une démarche incitatrice qui a fait ses preuves dans une trentaine de villes ou intercommunalités en France.**

La généralisation au plan national de cette mesure d'utilité publique devrait être l'un des éléments majeurs d'une politique publique de développement des transports urbains, cohérente et complémentaire avec un développement des modes de déplacement « doux ». Par exemple, à Aubagne (100 000 habitants, Bouches-du-Rhône), la gratuité a favorisé un report modal : la fréquentation des bus a rapidement triplée et 35 % des automobilistes ont laissé leur voiture.

Parce que la mobilité est une exigence, un fait de société, elle s'impose comme un droit comme l'accès à la santé et à l'éducation. Quand les inégalités sociales s'aggravent, la gratuité des transports est aussi la liberté de circulation pour toutes et tous. La gratuité devient un bien commun que seul un service public peut assurer. Ce service donne de la cohésion sociale et la fierté d'appartenir à la Cité. **Mettons les transports publics au cœur de notre mobilité grâce à un transport public universel accessible à tous, dans un système plurimodal.**

### **Le cas de Grenoble**

L'évolution des tarifs ne va pas dans le sens de la gratuité puisqu'ils ont globalement augmenté en 2016-2017 d'environ 5 %.

Pour les 65-74 ans dont l'abonnement annuel a augmenté de 14% et qui sont désormais exclus du tarif réduit pour les cartes à 10 voyages (33% d'augmentation).

Si pour les 18-24 ans, l'abonnement mensuel est passé de 20 à 15 €, pour les 25 ans, il est passé de 20 à 54 € !

Cette politique tarifaire est à rapprocher des baisses de subventions engagées par le Conseil Départemental et suivies par la Métropole. Au lieu de vivre dans une pollution permanente et d'instaurer la gratuité pendant les pics de pollution, il vaudrait mieux instaurer la gratuité permanente pour prévenir les pics de pollution.

### **Le financement de la gratuité**

Actuellement les transports urbains sont en grande partie financés par la taxe « versement transport » payée par les entreprises de plus de 10 salariés. C'est en augmentant cette taxe et en la basant davantage sur les profits que sur la masse salariale que nous proposons de financer la gratuité. Mais la loi limitant ce taux, nous demandons aux candidats aux élections législatives de s'engager à faire sauter ce verrou.

**La gratuité une utopie ? Non, une avancée écologique et sociale !**