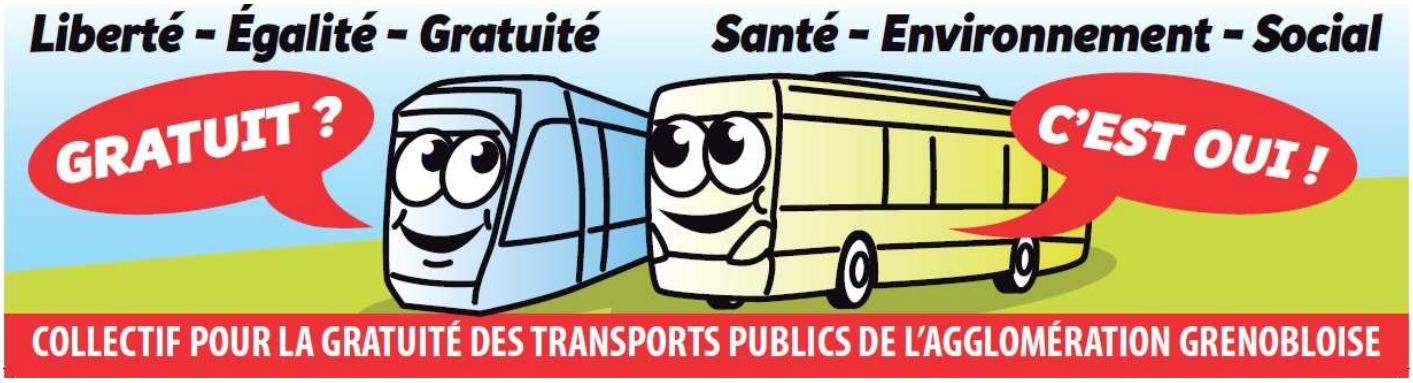


PRÉSENTATION DU COLLECTIF POUR LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS DANS L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE DANS LE CADRE DE LA MISSION D'INFORMATION SUR LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

MERCREDI 15 MAI 2019

SÉNAT

SOMMAIRE :

1 PRÉSENTATION DU COLLECTIF

2 LA GRATUITÉ EN FRANCE ET DANS LE MONDE

3 NOS ARGUMENTS

4 REVUE DE PRESSE

5 LES ALERTES DES POUVOIRS PUBLICS

1 PRESENTATION DU COLLECTIF

1.1 QUI SOMMES NOUS

Le collectif est un collectif d'associations, syndicats et partis politiques : ATTAC, CGT, FSU, Solidaires, PAG38, PCF, Ensemble!, NPA, MJC38, UNEF et UNL qui a pour objectif la gratuité et le développement des transports publics de l'agglomération grenobloise. Nous regroupons également des collectifs locaux d'usager·ères : 4 comités sur l'agglomération grenobloise.

1.2 NOS ACTIONS

Nous organisons des campagnes de tracts dans les transports en commun (TC) pour informer sur la gratuité. Nous avons un écho très favorable des personnes. Nous réalisons régulièrement des réunions publiques qui rencontrent un certain succès, nos lettres d'information sont aussi très suivies. Nous proposons aussi des formations syndicales et participons aux universités d'été. Nous faisons de la veille scientifique et d'actualité concernant le sujet de la gratuité et de ces impacts. Au niveau de la métropole grenobloise ces informations sont rassemblées dans notre Mémento accessible sur le site du collectif. Nous répondons aux enquêtes publiques en matière d'aménagement de transport. Nous interpellons régulièrement les élu·e·s : questionnaires aux législatives, entretiens, courriers et correspondances. Nous sommes aussi très sollicités ces derniers temps par des mouvements et organisations se penchant sur les questions climatiques, universités populaires, etc.

1.3 RESEAU NATIONAL

Nous sommes à l'initiative des premières rencontres nationales pour la gratuité des TC qui nous a permis d'accueillir en 2016 un représentant de Tallinn et de construire un réseau national de collectifs rassemblant maintenant les villes de Rouen, Metz, le Mans, Lille, Aubagne, Nancy, Lyon, ….

En 2019, nous étions présents aux premières rencontres nationales pour la gratuité des transports en commun à Dunkerque et nous serons aussi présents aux prochaines qui se dérouleront à Châteauroux en septembre 2019. Nous y organiseront à cette occasion la troisième rencontre nationale de coordination des collectifs militants pour la gratuité des TC. Nous allons également présenter très prochainement un appel national large pour interpeller et mobiliser sur la thématique de la gratuité des TC.

Au niveau international nous sommes en contact avec Tallinn, avec des collectifs allemands, canadiens, britanniques et brésiliens.

Actuellement ce sont près d'une trentaine de réseaux en France qui pratiquent la gratuité. Cette gratuité a été mise en place par des mairies ou communautés de communes de toutes les couleurs politiques. Le débat sur la gratuité fait bouger les lignes des organisations et des partis. Ainsi le sujet de la gratuité des TC dépasse les partis et points de vus partisans.

Source : https://freepublictransport.info/

3 NOS ARGUMENTS

3.1 INTRODUCTION

Notre argumentation en faveur de la mise en place de la gratuité des transports publics urbains repose sur trois axes:

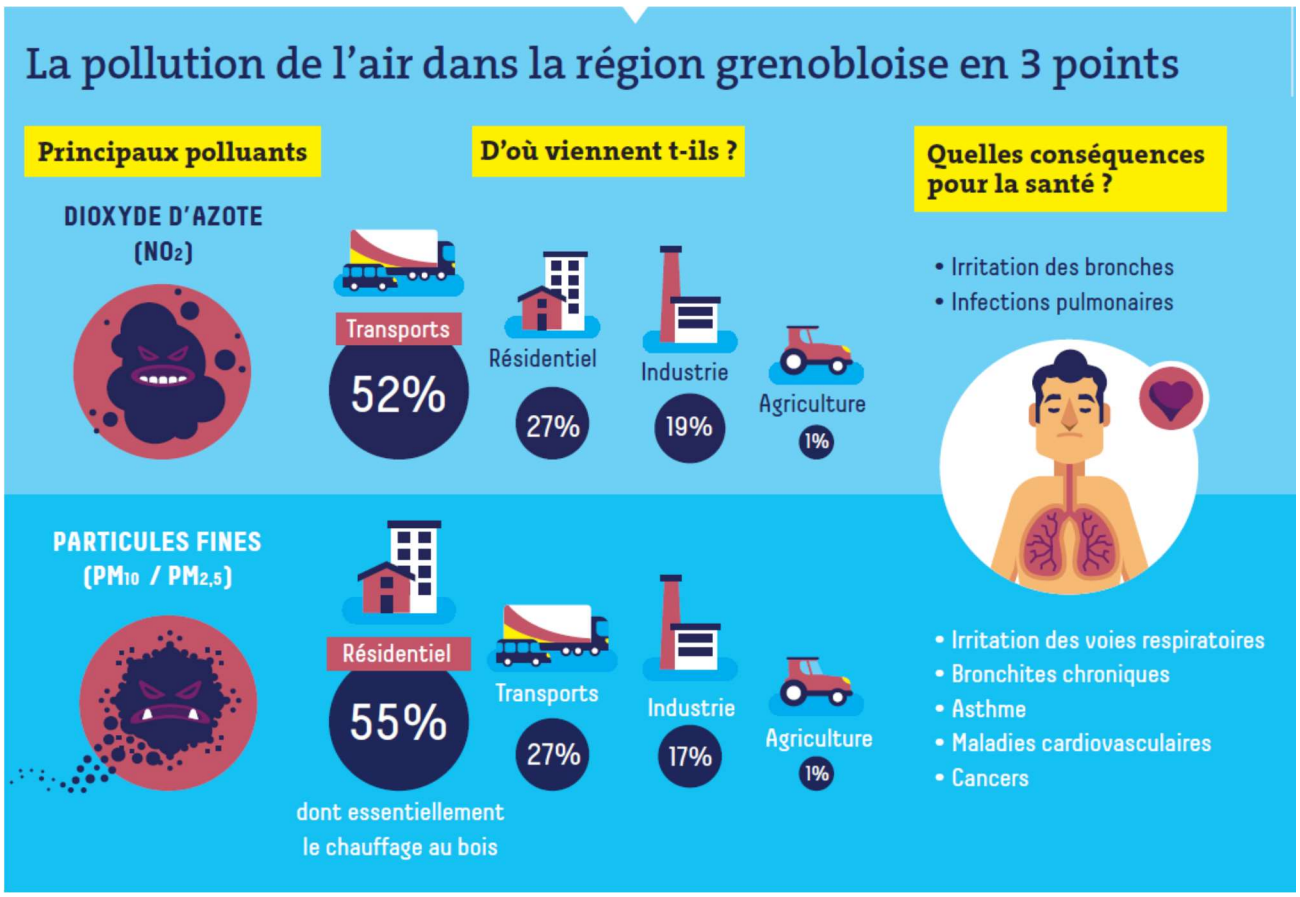
- **URGENCE SANITAIRE**
- **URGENCE CLIMATIQUE**
- **URGENCE SOCIALE**

Nous intégrons également dans notre propos une dimension SOCIÉTALE avec ce qu'apportent les espaces de gratuité dans la société.

3.2 URGENCE SANITAIRE

Le Sénat a très bien documenté ce point dans le rapport de la commission d'enquête présidée par M. Jean-François HUSSON (LR) en 2018 qui portait sur le coût économique et financier de la pollution de l'air. Sans rentrer dans les détails, cette commission concluait que la pollution de l'air coûterait plus de 100 milliards d'euros par an à la France, en dépenses de santé, absentéisme dans les entreprises ou baisse des rendements agricoles.

Le transport routier et dont l'usage des voitures individuelles est le secteur important (ordre tiers en pourcentage) dans les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM10).



3.3 URGENCE CLIMATIQUE

Actuellement, plusieurs voix appellent à "l'état d'urgence climatique". C'est d'ailleurs une motion dans ce sens que vient de voter le parlement britannique.

Il faut être réaliste: les décisions prises jusqu'à présent en matière de transports, d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de priorisation industrielle ne permettront pas d'attendre les objectifs de la COP21 et le non-dépassement du réchauffement de 1,5°. La métropole grenobloise est à l'image de la problématique nationale: malgré toutes les mesures envisagées jusqu'en 2030, si rien d'autre n'est fait, même 2° ne sera pas atteint. Les élu·e·s parlent dès à présent d'échec: tous les leviers possibles sont mis en place, mais malgré ça les résultats seront toujours en dessous des objectifs. Nous vous renvoyons aux résultats de l'évaluation du plan air-énergie-climat de la métropole grenobloise et à l'article du Dauphiné du 3 mai présentant l'actualisation du plan de zone de faible émission. C'est d'autant plus dramatique que les Alpes connaissent une évolution deux fois plus rapide que la moyenne.

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

Mise à jour et mise en conformité réglementaire du Plan Air Energie Climat Métropolitain

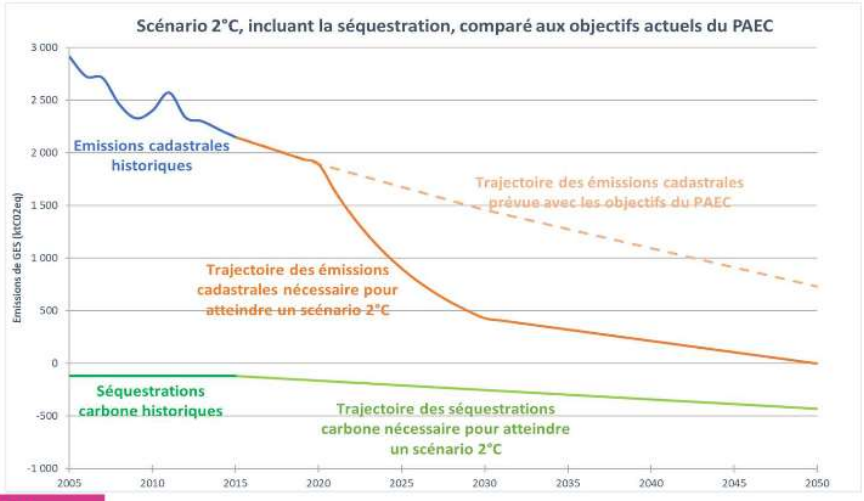
Synthèse du diagnostic territorial

Janvier 2019

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

Emissions de gaz à effet de serre

Une trajectoire 2030 éloignée d'une trajectoire permettant un alignement 2°C



Chiffres clés & Enjeux

- En distribuant entre les villes le budget carbone français permettant un **alignement 2°C** (par rapport aux niveaux préindustriels), la Métropole dispose d'un budget « total restant » de 45 MteqCO2. Sachant que le territoire émet actuellement environ 2 MteqCO2 par an, il reste **21 ans au rythme actuel avant d'avoir épuisé le budget carbone qui couvre la période 2016-2100.**
- Seules les émissions territoriales sont considérées dans cette analyse.
- Afin de s'aligner avec ces objectifs 2°C, la Métropole devra atteindre la **neutralité carbone en 2050** et compenser les émissions entre 2030 et 2050 par de la **séquestration**.

Nous sommes en situation d'échec. Maintenant qu'est-ce qu'on fait pour changer la trajectoire?

Il faudrait une rupture sur tous ces thèmes pour avoir un impact sur le réchauffement climatique et respecter les engagements pris.

Le Dauphiné Libéré – Édition du vendredi 3 mai 2019, p. 2 et 3

AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE Dix communes concernées par la zone à faibles émissions et vingt-huit en 2025 pour les véhicules professionnels les plus polluants

Métropole : la chasse aux véhicules polluants

Depuis ce jeudi 2 mai, 10 communes sont passées en zone à faibles émissions (ZFE) avant un élargissement et un durcissement des contraintes d'ici 2025. L'enjeu : améliorer la qualité de l'air.

1 Quelles sont les villes concernées ?

Jusqu'à mercredi, la ZFE concernait le seul centre-ville élargi de Grenoble (le 38 000, qui concentre un quart des livraisons de tout le territoire). Depuis jeudi, 10 communes sont concernées dans leur totalité (hors voies rapides A48, A480, RN481 et 87). En février 2020, 18 autres villes intégreront ce périmètre [lire en page 3].

2 Qui est visé par ces mesures ?

Seuls les poids lourds et véhicules utilitaires légers sont concernés. Depuis jeudi, sont interdits les véhicules avec un certificat qualité de l'air 5 (CQA5). Progressivement, cette mesure sera étendue : 2020 pour les CQA4, 2022 pour les CQA3 et 2025 pour les CQA2.

3 Pourquoi seules les entreprises sont impliquées

Chaque jour, 3 500 poids lourds circulent depuis ou vers la Métropole et on enregistre 37 000 opérations de livraison sur le territoire. Selon les chiffres d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, le transport de marchandises représente 22 % de l'ensemble des kilomètres parcourus mais 33 % des émissions de particules fines (PM10) dans l'air et 48 % des oxydes d'azote (dont 90 % imputables au diesel).

Selon les simulations d'Atmo, rapportées début avril par le président de la Métropole, Christophe Ferrari, Grenoble repasserait sous les seuils de contentieux européen à la faveur de ces mesures.

4 Pourquoi la France est au pied du mur

Depuis mai 2018, la commission européenne a saisi la Cour de justice de l'Union européenne en lançant une procédure contentieuse contre la France pour "dépassement des valeurs limites de qualité de l'air fixées et manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écourter le plus possible les périodes de dépassement". Quatorze zones géographiques sont visées en France, dont Grenoble, Lyon, Saint-Étienne ou la vallée de l'Arve (Haute-Savoie).

5 Pourquoi c'est urgent

Unicef France et ses partenaires ont publié un rapport fin mars qui révèle que trois enfants sur quatre respirent un air toxique en France. "Notre priorité, dit l'Unicef, c'est de rendre obligatoire la mise en place de zones à faibles émissions polluantes autour des lieux accueillant des enfants."

Selon ce rapport, vivre à proximité d'axes routiers à forte densité provoquerait 15 à 30 % de nouveaux cas d'asthme chez les enfants.

6 Quel risque pour les contrevenants ?

Depuis jeudi, le non-respect de la réglementation ou l'absence d'identification du véhicule par un certificat qualité de l'air, en circulation et en stationnement, expose le contrevenant à une amende de 3e classe pour un véhicule utilitaire léger, soit 68 €, et de 4e classe pour un poids lourd, soit 135 €.

Jean-Benoît VIGNY

Nous pensons que la mise en place de la gratuité des transports en commun est un levier efficace parmi d'autres. Il est applicable tout de suite pour favoriser les déplacements collectifs, réduire l'impact des déplacements en voiture individuelle et l'autosolisme.

Se poser la question des déplacements et de la gratuité des transports en commun implique évidemment de penser et repenser les villes et les agglomérations en termes de:

- urbanisme,
- développement économique,
- distance domicile-travail
- prix de l'immobiliser, etc...

L'organisation actuelle des métropoles qui concentre certaines activités loin des zones d'habitation et crée des déserts d'activités et de services publics, est aussi à revoir en profondeur pour répondre à l'enjeu de baisse de la pollution dans nos territoires! (polycentralité, archipel, réseaux, ...)

Actuellement, nous faisons aussi le constat qu'on va à rebours de l'accès aux transports en commun : l'existant est mis en péril avec la baisse des ressources publiques :

- les collectivités locales devant subir des baisses drastiques de moyens ne sont plus en mesure de subventionner les transports en commun à la hauteur qui est nécessaire pour les investissements
- il y a une augmentation de l'arsenal répressif contre les usagers dans transports en commun, amendes plus fortes, contrôles à répétition.
- il y a aussi la remise en cause du versement transport (VT) par le MEDEF.

Ceci ne va pas dans le bon sens. On mérite mieux que ça pour notre avenir à tous et à toutes !

3.4 URGENCE SOCIALE

Ce qui démarra le mouvement des gilets jaunes c'est une taxe carbone impactant directement les déplacements d'une partie de la population. Une voiture individuelle coûte en moyenne 500 euros par mois. Par l'aménagement du territoire et l'accès aux transports collectifs, une grande partie des personnes en France doivent utiliser leurs voitures pour accéder aux services publics, aux services, et bien sûr aller travailler. Au-delà de discuter de repenser l'accès à ces espaces-là, nous pensons qu'il faut un plan Marshall de l'investissement pour les réseaux de TC : urbains et ferroviaires entre les villes.

La mise en place de la gratuité des transports en commun rime avec le développement des réseaux, une meilleure qualité des infrastructures et matériels roulants, des horaires et lignes adaptés aux usages mais aussi favorisant le report modal voiture/TC. **Ce n'est qu'avec la combinaison de réseaux de TC performants et la gratuité des TC qu'on arrivera à réduire l'usage de la voiture individuelle et favoriser les déplacements pour les personnes qui actuellement se déplacent peu ou pas**. Les marches climats très fréquentées nous rappellent qu'il faut trouver des solutions sociales et écologiques de rupture.

L'urgence sociale met aussi en avant des arguments économiques:

- baisse de l'accidentologie liée aux déplacements en voiture (80% des accidents en France sont dans les déplacements domicile-travail)
- baisse du temps perdu dans les bouchons pour aller au travail ou lors des déplacements professionnels (ex: les artisans)
- attractivité des territoires (on constate à Dunkerque l'implantation de nouvelles entreprises dans le centre)

Il serait intéressant que cette mission sénatoriale puisse quantifier l'impact de la mise en gratuité des réseaux de TC en matière de coûts et dépenses par rapport à ces trois points.

Les retours d'expérience de la mise en place des PDE à grande échelle sont très intéressants. La presqu'île scientifique de Grenoble concentre des milliers de personnes venant tous les jours y travailler. Rapidement les problèmes de circulation et le manque de place de stationnement ont incité les entreprises dont le CEA à mettre en place un PDE en proposant le remboursement de 80 % de l'abonnement aux TC et mise en place de services gratuits de réparation des vélos. Résultat : baisse significative de l'utilisation des voitures ! Cela permet aux entreprises d'économiser sur le foncier : une place de parking coûtant en moyenne 1500euros/an. Les analyses du PDE sur la durée montrent que la part de personnes utilisant le vélo pour se rendre au travail n'est pas liée à la baisse du prix de l'abonnement aux transports en commun :

historique

LE PDE

PLAN DE DÉPLACEMENT D'ENTREPRISE DU CEA GRENOBLE

LE 26 MARS 2002

Signature d'un accord de partenariat avec l'ADEME pour l'engagement dans une stratégie de maîtrise de l'énergie, de protection de l'environnement et de développement durable.

Objectifs initiaux :

- ramener la part modale des autosolistes de 75 % à 50 %
- réduire de moitié les déplacements en voiture sur le site
- favoriser les modes doux.

2009

L'effet 85 %, l'envol des abonnements aux transports en commun

2014

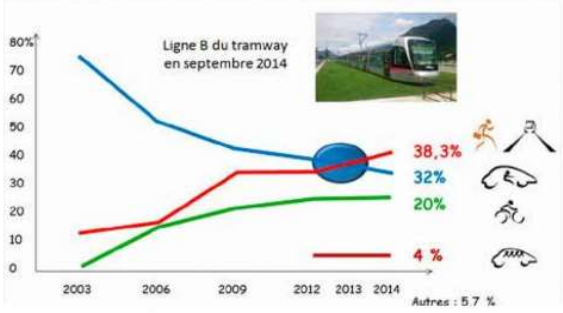
Plus de 30 mesures incitatives pour les déplacements domicile-travail avec une offre de déplacements sur site adaptée :

- 3 navettes électriques / 20 Twizy Way / 1 000 vélos de service

OBJECTIFS 2025

- 20 % d'autosolistes
- un site totalement piétonnier

L'impact des mesures sur les **changements d'usage**



historique

3.5 LA GRATUITE : UN ENJEU SOCIETAL

L'évolution des trafics de voyageurs et de marchandises est marquée, hélas, par une prépondérance de la route sur les autres modes. La voiture est également reine en ville. À Paris, la moitié de l'espace public de circulation est réservée à l'automobile… alors qu'à peine 12 % des habitants prennent leur voiture pour aller travailler.

La situation nous oblige à changer de paradigme où la société est organisée autour de la voiture individuelle et des camions.

Il est nécessaire de favoriser la modification de la répartition modale des trafics au profit de modes moins polluants. Il faut donc favoriser:

- Les « modes actifs », vélo et marche à pied, pour la mobilité courte distance. Que ce soit pour la marche et le vélo il faut des infrastructures adaptées et sûres !
- Les transports publics urbains
- L'auto-partage. Nous sommes tout à fait opposés au développement des voitures individuelles électriques et autonomes qui favorisent l'autosolisme ! La motorisation est un problème secondaire par rapport au fait qu'il faut réduire l'usage de la voiture individuelle.
- Les transports ferroviaires, fluviaux et maritimes

Nous militons donc pour un nouveau droit élémentaire qu'est la mobilité car c'est une condition à l'accès à l'emploi, aux services publics, aux activités de la Cité ! Et dans cette perspective, la tarification solidaire ne répond pas aux défis. Comme le dit le maire de Dunkerque, la mise en place de la gratuité des TC est un message fort à destination de tous et toutes pour privilégier un changement de mode de déplacement. C'est également un signal fort envers les personnes les plus pauvres qui se sentent stigmatisés à travers les démarches administratives qui leur sont imposées pour justifier le droit à une tarification spéciale. Nous avons des retours des associations de chômeurs et précaires : toujours devoir justifier de sa pauvreté est vécu comme une discrimination. Lors de l'expérimentation de la gratuité à Dunkerque les week-ends, les enquêtes ont montré qu'il y avait 30% de nouveaux usagers pauvres et qui ne prenaient pas les transports quand c'était payant. Des populations qui ne se déplaçaient plus se déplacent désormais avec la mise en place de la gratuité.

le dauphiné libéré

1,00€ | MARDI 7 FÉVRIER 2017 | H 38 GRENOBLE CENTRE

MÉTROPOLE GRENOBLOISE D'AUTRES VILLES L'ONT ADOPTÉE

La gratuité des transports ? Chiche !

Face aux enjeux sociaux et environnementaux, alors que l'on cherche à redynamiser les centres-villes, la gratuité des transports publics, en débat ce soir à Grenoble, pourrait être un élément de réponse. Et si la Métropole grenobloise prenait, comme l'a fait Dunkerque, la décision de rendre ses transports en commun gratuits pour tous les usagers ? Photo Le DL P. 2 et 3

Le combat pour étendre la sphère de la gratuité, ouvrir un nouvel espace de liberté est un mouvement qui se développe à l'échelle internationale avec l'idée qu'il est possible de rendre accessible à tous l'accès aux moyens d'existence. La mobilité est devenue une exigence, un fait de société, celle-ci devient alors un droit aussi incontournable que le droit à la santé ou le droit à l'éducation. Dans un contexte où les inégalités sociales sont patentes, la gratuité des transports, c'est, pour tous, à égalité, la liberté de circulation.

Qui dit gratuité dit bien commun, service public. Et qui dit bien commun augmenté de cette gratuité-là, dit cohésion sociale plus forte, fierté dans ce qu'apporte l'appartenance à la Cité. Il s'agit alors de

mettre les transports publics au cœur du système de mobilité par un transport public universel accessible à toutes et tous, dans un système plurimodal.

La gratuité ne débarrasse pas les transports publics du coût du service et de la valeur qu'ils représentent, mais du prix payé par l'usager. Il faut débattre publiquement de qui doit payer, au service de quels besoins sociaux et au service de quel type de société. La gratuité doit se construire économiquement, culturellement et politiquement.

Toutes les urgences que nous vous avons présentées nous obligent a remettre en question les cadres actuels de mode de financement des TC. Ex: à Grenoble le VT est au max à 2%, nous préconisons plusieurs solutions en termes de financement:

- augmentation VT. Il serait par ailleurs intéressant que cette mission sénatoriale évalue le montant au national de la prise en charge 50% par les entreprises.
- mobiliser l'argent public (France et Europe) en direction de cette mobilité
- d'autres moyens comme les recettes des autoroutes, taxe kérosène, taxation de certains déplacements camions.

Il n'y a plus de temps de parler de transition écologique, nous avons besoin de votre mobilisation pour des grands pas en avant.

4 REVUE DE PRESSE

Le Dauphiné Libéré – Édition du jeudi 28 septembre 2017

ISÈRE | La mobilité durable est à l'honneur pendant trois jours à Grenoble dans le cadre de Mouv'2017, événement lancé aujourd'hui au CEA

Déplacements : le rôle capital des entreprises

Pendant trois jours, Grenoble va être la capitale nationale de la mobilité durable avec Mouv'2017, manifestation réunissant le 1er forum international "Creative Mobilities", la fête de la mobilité et les 3es Assises nationales des plans de mobilité sous l'égide du ministère des Transports. Un enjeu majeur alors que tous les sites de plus de cent salariés devront disposer, dès le 1er janvier 2018, d'un plan de mobilité. Une révolution ? Pas certain…

Vous travaillez sur un site comptant plus de cent salariés ? Vous êtes le patron d'un tel site ? Attention, au 1er janvier prochain, vous devrez avoir accès à un plan de mobilité ou en proposer un. C'est la loi. Précisément l'article 51 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte [1]. Un article qui affiche un double objectif : la réduction de la pollution atmosphérique et la diminution des bouchons.

Selon la loi, le plan de mobilité (PDM) d'une entreprise doit, d'une part, présenter "l'offre de transport existante et projetée", analyser "les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels" et, d'autre part, offrir un "programme d'actions adapté à la situation de l'établissement", ainsi qu'"un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions".

« Tout le monde ne sera pas prêt »

« Tout le monde ne sera pas prêt au 1er janvier », regrette Bruno Renard, président du plan de déplacement interentreprises (PDIE) Grenoble Presqu'Île-Giant et de la Fédération des acteurs des plans de mobilité (FAPM). « En juin 2017, 80 % des entreprises ne savaient pas encore ce qu'était un PDM. Ces Assises nationales des PDM vont donc permettre que les entreprises connaissent la loi, mais, surtout, elles vont être un espace de rencontres, d'échanges de bonnes pratiques, afin que la loi soit la plus efficace possible. »

Dans ce domaine, Grenoble peut donner quelques leçons. « Au ministère, à Paris, on nous considère un peu comme des extraterrestres, se réjouit Bruno Renard. On vient d'un peu partout voir ce que nous faisons. » Lancé au début des années 2000, le plan de déplacement du CEA s'est élargi il y a cinq ans à toutes les entreprises de la Presqu'île. Il est devenu un PDIE, pour "plan de déplacements interentreprises". « On a commencé par parler transports en commun, vélo. Des décisions fortes ont été prises, des résultats ont été obtenus. On a, notamment, vite réduit le nombre de voitures. Mais on a encore du travail à faire de ce côté. On enregistre encore 30 % d'auto-solistes sur la Presqu'île », regrette-t-il… Quand la moyenne nationale est à 75 %. « Oui, c'est un chiffre qui peut paraître satisfaisant. Il ne l'est pas pour nous. On veut gagner dix points dans les prochaines années. On a des idées pour y parvenir et des partenaires comme la Métro ou le Département. »

Pas de mesures coercitives… pour le moment

Que va changer l'article 51 de la loi du 17 août 2015 ? Peut-être pas grand-chose. Presque aucune sanction n'est à l'ordre du jour. « Le "bâton", c'est uniquement une phrase, souligne Bruno Renard, à savoir : "L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie" (Ademe). Certains ne connaissent même pas l'Ademe… Mais on parle déjà des PDM, ça, c'est positif. » Et d'énoncer quelques avantages d'un PDM : « Il participe à la responsabilité sociétale de l'entreprise ; il permet de faire des économies – une place de stationnement coûte entre 1 000 et 1 500 euros par an – ; il libère de l'espace – détail non négligeable sur des secteurs où le foncier est cher – ; il induit des économies de carburant ; il diminue les accidents de la route… »

Matthieu ESTRANGIN

[1] L'article 51 de la loi du 17 août 2015 s'applique à "toute entreprise privée regroupant au moins cent travailleurs sur un même site" installée "dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains".

LE CHIFFRE

35 **C'est, en pourcentage, la part que représentent les déplacements domicile-travail sur l'ensemble des déplacements en voiture. Un nombre à mettre en perspective avec le taux d'occupation des voitures sur le trajet domicile-travail. Il est de 1,1. C'est ce que l'on appelle l'auto-solisme…**

<ENVIRONNEMENT | Une réunion avait lieu à la préfecture mardi matin entre les différents acteurs du territoire. Le but ? Travailler sur la qualité de l'air

Pollution : changer les choses, et vite

Le maire de Grenoble a rencontré le ministre de la Transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot, jeudi dernier. « On a demandé à l'État de nous accompagner dans l'étape d'après ».
Photo archives Le DL/Jean-Benoit VIGNY

Peu à peu, la fusée prend forme. Et mardi, mine de rien, c'est la construction d'un nouvel étage qui a démarré tambour battant. De quoi parle-on ? De l'épineux dossier de la qualité de l'air, qui a pris une nouvelle dimension ces derniers jours.

Dans la matinée, le Syndicat mixte des transports en commun (SMTC), le Département, la Ville de Grenoble, Aréa et les services de l'État, entre autres, étaient réunis autour d'une table, à la préfecture. Le but était clair : proposer des mesures au gouvernement pour améliorer la qualité de l'air du territoire.

Cette réunion fait suite au rappel à l'ordre adressé par l'Union européenne à la France [lire par ailleurs]. « Maintenant, nous sommes devant un impératif de résultats pour respecter la réglementation, souffle Éric Piolle, le maire de Grenoble. Nous, on pousse toujours, mais là, il faut changer d'échelle et y aller à fond. C'est un enjeu réel, alors il faut une approche globale, une grande ambition. »

Du coup, les différents acteurs qui travaillent sur ce dossiers depuis plusieurs mois y sont allés franco.

Bientôt une zone de basse émission ?

Plusieurs axes ressortent de ces discussions, notamment la question du chauffage au bois [lire par ailleurs], la voiture du futur et la création de zone(s) de basse émission. Kezako ? « C'est le fait de dire que sur un certain périmètre, le plus large possible évidemment, les véhicules les plus polluants n'auront plus l'autorisation de circuler », détaille Jérôme Dutroncy, vice-président de la Métro, en charge de l'environnement.

Concrètement, afin d'assurer le contrôle des voitures, le territoire pourrait se doter de caméras intelligentes. Des petites merveilles technologiques qui reconnaîtront automatiquement les plaques d'immatriculation, comme c'est par exemple le cas à Bruxelles. « C'est à l'État de faciliter ce changement », complète Jérôme Dutroncy.

« Il faut remettre le paquet sur le ferroviaire »

Autre axe majeur : le covoiturage. « Nous sommes toujours volontaires pour aller plus loin et plus vite dans notre politique de mobilité », confirme Yann Mongaburu, le président du SMTC.

Ainsi, on pourrait bientôt assister à la création de voies réservées pour les covoiturages sur l'autoroute et la rocade afin de lutter contre l'autosolisme. Bien sûr, plein d'autres propositions ont été transmises aux services de l'État. On pense par exemple au développement de plans piétons et cycles à Grenoble, au renouvellement du parc auto de la Métro, on pense aussi au projet d'un RER de l'agglomération grenobloise… « C'est un point capital et un message important que l'on envoie à l'État : il faut remettre le paquet sur le ferroviaire », confie Yann Mongaburu. Reste à savoir si le gouvernement y sera réceptif. « En tout cas, on se sent écoutés, d'autant qu'ensemble on a davantage de poids. Tout le monde voit la cohérence de notre politique », affirme Éric Piolle. Et maintenant ? Les choses vont encore s'accélérer, et s'affiner.

Les territoires consultés ont en effet jusqu'au 20 mars pour faire remonter ces fiches action afin que l'État puisse répondre à la commission européenne à la fin du mois.

Vincent PROD'HOMME

De gauche à droite, Yann Mongaburu, Éric Piolle et Jérôme Dutroncy.
Tous ont le même objectif : améliorer la qualité de l'air du territoire. Photos archives Le DL

EPIGENETICS CHRONIC DISEASES CANCER
Institute for Advanced Biosciences

CENTRE DE RECHERCHE UGA - INSERM U 1209 - CNRS UMR 5309

INFORMATION PRESSE

Publication d'une étude sur l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique à Lyon et Grenoble et lien avec la défaveur sociale

L'équipe d'Epidémiologie environnementale de l'IAB (Institut pour l'Avancée des Biosciences, Centre de recherche Inserm / CNRS /Université Grenoble Alpes) vient de publier une étude[(1)] quantifiant le risque associé à l'exposition aux particules fines en suspension dans l'atmosphère ($PM_{2,5}$) à Grenoble et Lyon, en s'appuyant sur une modélisation de la pollution de l'air à fine échelle. L'étude a aussi caractérisé comment ce risque varie en fonction de la défaveur sociale.

L'étude montre que chaque année entre 3 à 7 % des décès survenant dans l'agglomération de Grenoble seraient dus aux effets de la pollution atmosphérique. Dans l'agglomération de Lyon, le risque serait entre 4 et 8 %. Cela correspondrait à environ 114 décès dans l'agglomération grenobloise (sur une population de 385 000 habitants) et de 491 habitants à Lyon sur une population de 1,2 million d'habitants.

A Grenoble, entre 3 et 10 % des nouveaux cas de cancer du poumon seraient dus à la pollution atmosphérique. Plusieurs dizaines de cas de petits poids de naissance chez les enfants nés à terme seraient aussi dus à la pollution chaque année. Le risque a tendance à être plus élevé dans les quartiers socialement défavorisés ou très défavorisés, par rapport aux quartiers socialement plus favorisés. Ainsi, c'est dans les quartiers les moins favorisés que les bénéfices d'une amélioration de la qualité de l'air se feraient le plus sentir.

L'étude s'est focalisée sur les particules fines (ou $PM_{2,5}$), poussières en suspension dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres, qui constituent le polluant atmosphérique pour lequel le lien avec la santé est le plus précisément caractérisé. D'autres polluants, non pris en compte ici, ont un effet sur la santé, comme l'ozone.

L'étude, réalisée par Xavier MORELLI, conjointement avec Air Rhône-Alpes, des équipes suédoises et allemandes et avec la participation du registre du Cancer de l'Isère, s'appuie sur la méthodologie des études d'impact sanitaire. L'approche consiste à combiner des données sur les niveaux de pollution à l'échelle de la population avec des relations dose-réponse connues, et à estimer le nombre de cas de pathologies susceptibles d'être attribuables à l'exposition aux particules fines, avec les niveaux de pollution observés en 2012, par rapport à une situation de référence. Le niveau de référence choisi par les auteurs est la valeur annuelle limite recommandée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), de 10 microgrammes par mètre cube. En comparaison, les niveaux de pollution étaient environ de 18,1 µg/m3 à Grenoble et de 19,6 µg/m3 à Lyon. L'impact estimé serait plus élevé si on avait choisi un niveau de référence plus bas, car la relation entre pollution et santé est globalement linéaire, et s'observe probablement aussi en-dessous de la valeur recommandée par l'OMS, commentent les auteurs.

« *Les niveaux de particules fines sont probablement le principal levier qui peut être actionné pour améliorer significativement la santé des populations de zones urbaines comme Grenoble ou Lyon, où la pollution est sensiblement supérieure aux valeurs recommandées par l'OMS, et ceci bien que nous soyons proches et souvent en-dessous des seuils réglementaires en vigueur en Europe* », explique Rémy SLAMA, qui a coordonné l'étude. D'autres facteurs ont un effet similaire ou plus important sur la santé, comme la consommation de tabac ou un régime alimentaire déséquilibré, mais en pratique il est très difficile de modifier ces comportements. L'exemple d'autres villes européennes ou du Japon montre qu'une action efficace sur les niveaux de particules fines est possible. Une diminution de 50% des concentrations de particules fines a par exemple été obtenue à Tokyo entre 2001 et 2010. De telles mesures ont aussi un effet bénéfique sur l'économie, via une diminution des coûts sanitaires et des journées d'absentéisme, globalement nettement supérieur au coût des mesures prises pour améliorer la qualité de l'air.

La pollution atmosphérique par les particules fines a un effet connu sur la mortalité cardiovasculaire et respiratoire, le cancer du poumon, certaines pathologies respiratoires, et un effet probable sur la croissance du fœtus. Elle pourrait aussi avoir d'autres effets, pour lesquels le niveau de preuve est plus faible, par exemple sur les pathologies neurologiques, qui n'ont pas été prises en compte dans cette étude.

Pour approfondir ces questions, l'équipe d'épidémiologie environnementale de l'IAB est actuellement en train de conduire une vaste cohorte couples-enfants, la cohorte SEPAGES, pour essayer d'élucider les effets à court et long terme de l'exposition aux polluants atmosphériques durant la grossesse et les premières années de vie (http://sepages.inserm.fr).

(1) Morelli X, Rieux C, Cyrys J, Forsberg B, Slama R : Air pollution, health and social deprivation: A fine-scale risk assessment. *Environmental Research,* 2016, 147:59-70. *http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/26852006*

Contact chercheur
Rémy SLAMA, Responsable de l'équipe d'épidémiologie environnementale
Tél. 06 29 64 58 95
remy.slama@univ-grenoble-alpes.fr

Contact presse
Amélie FAUCONNET
Tél. 04 76 54 94 63
amelie.fauconnet@univ-grenoble-alpes.fr

5.1 ATMO AUVERGNE-RHONE-ALPES

Qualité de l'air en 2018

Des efforts à poursuivre et de nouveaux défis à relever

L'année 2018 confirme la tendance à l'amélioration de la qualité de l'air sur la région. Les valeurs limites imposées par la réglementation pour les particules PM10 et PM2,5 sont respectées pour la deuxième année consécutive. D'un point de vue réglementaire, l'ozone et le dioxyde d'azote restent deux polluants à surveiller. Des dépassements des valeurs fixées par la réglementation pour le dioxyde d'azote, essentiellement sur des zones à proximité du trafic, sont encore constatés. L'ozone, polluant secondaire estival, est fortement présent et en augmentation constante depuis une dizaine d'année (+27%) sur une grande partie de l'est de la région et sur les zones d'altitude. Plus de 2,6 millions d'habitants de la région sont trop exposés à ce polluant.

Cette tendance à l'amélioration de la qualité de l'air d'un point de vue réglementaire ne doit pas occulter la nécessité de poursuivre les efforts tant individuels que collectifs. Deux défis majeurs restent à relever :

- **Un défi de santé publique** afin de se rapprocher voire même respecter les seuils sanitaires préconisés par l'Organisation Mondiale de la Santé pour les particules (PM10 et PM2,5)
- **Un défi d'amélioration des connaissances et de surveillance de polluants non réglementés ou émergents**, en particulier les PM1, les Particules Ultrafines (PUF), les pesticides et le carbone suie.

Un défi de santé publique

Neuf personnes sur dix dans le Monde respirent quotidiennement un air pollué. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) considère la pollution atmosphérique en 2019 comme le plus grand risque pour la santé lié à l'environnement[1]. Les effets sanitaires de la pollution de l'air sont majeurs : les particules présentes dans l'air pénètrent dans les systèmes respiratoire et circulatoire, affectant les poumons, le cœur et le cerveau. Le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC) a classé la pollution de l'air extérieur comme cancérogène pour l'homme depuis octobre 2013.

Selon les dernières estimations présentées dans le rapport de l'Agence Européenne de l'Environnement publié en 2018[2], les concentrations de particules fines (PM2,5) ont été responsables d'environ 391 000 décès prématurés dans les 28 États membres de l'Union Européenne. Par ailleurs, le coût sanitaire de la pollution de l'air est colossal : entre 68 et 97 milliards d'euros par an pour la France [3] .

Près de la moitié de la population régionale (42%) demeure trop exposée aux particules PM2,5 au regard des seuils sanitaires préconisés par l'OMS, soit plus de 3 millions d'habitants. Les territoires de la région les plus touchés sont : le Rhône (Lyon), l'Isère (Grenoble), l'Ain, la Savoie, la Haute-Savoie, la Drôme et l'Ardèche (axe de la vallée du Rhône). En outre l'ozone connait une forte hausse sur ces deux dernières années. Il reste donc des enjeux sanitaires, d'autant plus difficiles à relever qu'il s'agit d'un polluant secondaire, donc non émis par une source. Cette augmentation est à mettre en regard du changement climatique. En effet, en 2018, les mois de juin et août ont été les plus chauds jamais enregistrés par Météo-France après ceux de 2003 ; des conditions météorologiques particulièrement favorables à la formation de ce polluant.

Les efforts de réduction des émissions polluantes tant individuels que collectifs et dans tous les secteurs d'activité sont donc à poursuivre.

GRENOBLE AIR•ÉNERGIE•CLIMAT

L'adaptation au changement climatique à Grenoble

Évolutions climatiques, enjeux, stratégies

Les contours du climat grenoblois en 2050

Le climat grenoblois s'est réchauffé en toutes saisons sur les 50 dernières années[1] : diminution du nombre de jours de gel[2] , érosion du manteau neigeux, particulièrement marqué en dessous de 1700 mètres, canicules estivales[3] plus intenses et plus fréquentes. À l'horizon 2050, les saisons pourraient prendre les contours suivants :

• Des étés particulièrement chauds et secs

	Aujourd'hui	2050
	19,8°C	+1,4 à +2,7°C
	258 mm	-6 à -10%
Chaleur extrême T > 35°C	3 jours	+43 jours

En 2050, les vagues de chaleur et les canicules seraient plus fréquentes. **L'été de 2003 serait un été normal.** Les précipitations baisseraient et la sécheresse estivale s'amplifierait, rendant les orages d'été potentiellement plus érosifs pour les sols du fait des conditions asséchantes.

• Des hivers humides et moins enneigés

	Aujourd'hui	2050
	2,9°C	+1,5 à +3,5°C
	271 mm	+9 à +14%
Chute de neige	58 mm	-50 à -86%

Les précipitations hivernales augmenteraient alors que les gelées et chutes de neige diminueraient fortement sur Grenoble et dans les massifs environnants (Chartreuse, Belledonne et Vercors).

• Des automnes chauds et contrastés

	Aujourd'hui	2050
	11,5°C	+1,5 à +2,3°C
	297 mm	+5,5 à +8%

Les journées estivales tardives seraient plus nombreuses (+4 à +8 jours par automne à l'horizon 2050). Les précipitations seraient potentiellement plus fortes et érosives du fait d'une hausse du cumul moyen et d'une baisse du nombre de jours de pluie.

• Des printemps doux

	Aujourd'hui	2050
	10,5°C	+1,4 à +2,5°C
	286 mm	Incertain

Les températures moyennes et maximales tendraient également à augmenter au printemps. Pour cette saison, l'évolution des précipitations est plus incertaine.

[1] Les températures moyennes ont augmenté de +2°C entre 1959 et 2014 à Monestier de Clermont.
[2] - 12 jours par an en moyenne au Col de Porte (1961 à 2015).
[3] Épisodes de températures élevées, de jour comme de nuit, sur une période prolongée.

6 CONTACTS

- E-mail : contact@gratuite-transports.listes.vox.coop
- Site internet : http://www.gratuite-transports-publics.ouvaton.org
- Facebook : Collectif pour la gratuité des transports publics de l'agglo grenobloise
- Twitter : gratuite_TC
- Réseau National des collectifs agissant pour la gratuité des transports publics urbains : http://reseau-gratuite-transports.org/

7 REFERENCES

7.1 INTERNES

Le Collectif travaille son argumentation depuis des années sur la base de données compilées dans notre « Mémento » accessible à l'adresse suivante : http://www.gratuite-transports-publics.ouvaton.org/documentation/memento/

Le sommaire de ce Mémento est :

Les déplacements dans la région grenobloise

Grenoble : une des agglomérations les plus embouteillées de France
Dynamiques économiques et résidentielles
Les déplacements des habitants de la grande région grenobloise et parts modales
Les parts modales des déplacements dans l'agglomération grenobloise
Les dépenses globales en transport (Données du compte déplacements 2010)
Les accidents de la circulation liés au travail
Les solutions prévues par les pouvoirs publics

La pollution dans l'agglomération grenobloise

Origine des principaux polluants
Impact de la pollution sur la santé
La pollution à Grenoble
La qualité de l'air dans l'agglomération
Le coût de la pollution : 100 milliards

Le réchauffement climatique

Les gaz à effet de serre
Origines des émissions de gaz à effet de serre
Conséquences de l'augmentation des gaz à effet de serre dans l'atmosphère

Les parts modales dans les grandes villes européennes

Évolution de l'usage de la voiture par rapport au TC, le vélo et la marche
Évolution de l'usage des transports en commun par rapport au vélo et à la marche
Péage urbain et intensité du trafic automobile

Cas des PDE du CEA et de STMicroelectronics
Évolution des parts modales après mise en place d'un PDE sur la période 2008-2013
Le cas de la communauté de commune d'Aubagne
Prendre les transports en commun favorise l'activité physique

La gratuité facteur de cohésion sociale, de justice et d'égalité

La gratuité est un combat
Un droit nouveau à conquérir : le droit à la mobilité
La gratuité est-elle éthique ?
La lutte contre la fraude et sa criminalisation

La gratuité des transports publics

Un phénomène récent en France
Un mouvement mondial
La gratuité lors de pic de pollution
Une mesure plébiscitée
Demande d'étude d'impact de la gratuité le 9 juillet 2018 au Président de la Métropole

Le financement de la gratuité

La gratuité : un choix politique
La tarification solidaire
Gratuité et qualité de l'offre
Structure du financement du SMTC
Le versement transport : un impôt juste au bénéfice de tous
L'évolution du versement transport (VT)
Retour de la TVA au taux réduit
Partenariat Métropole-Gouvernement

7.2 EXTERNES

- Rapport sénatorial sur le coût de la pollution : https://www.senat.fr/rap/r14-610-1/r14-610-11.pdf
- Rapport sur la loi Savary : http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-info/i0638.asp
- « Les transports en commun : un générateur d'activité physique quotidienne lié à la mobilité ». Observatoire de la mobilité en Île-de-France juillet 2016 : http://www.omnil.fr/spip.php?article154
- « Quand les voitures s'évaporent » : http://transports.blog.lemonde.fr/2016/08/23/voitures-evaporees/
- Rapport d'expertise « L'adaptation au changement climatique à Grenoble : Évolutions climatiques, enjeux, stratégies »: https://www.grenoble.fr/include/viewfilesecure.php?idtf=12475&path=Plaquette-L-adaptation-au-changement-climatique-a-Grenoble.pdf