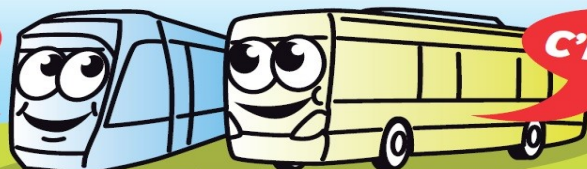


**Liberté - Égalité - Gratuité**

**Santé - Environnement - Social**

**GRATUIT ?**



**C'EST OUI !**



**COLLECTIF POUR LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE**

Site internet : <http://www.gratuite-transport-publics.ouvaton.org/>

Contact : [contact@gratuite-transport.listes.vox.coop](mailto:contact@gratuite-transport.listes.vox.coop)

Juillet 2020

## **Nous n'avons plus le temps pour des demi-mesures !**

L'épidémie provoquée par la COVID-19 n'est qu'un avertissement, modeste par rapport à ce qui risque d'advenir. Tous les indicateurs montrent qu'il faut agir sans tarder si on veut limiter le réchauffement climatique, éviter de rentrer dans un cadre aux évolutions imprévisibles.

- **Il y a urgence climatique** : 14 des 15 années les plus chaudes se situent au 21ème siècle, pourtant à peine entamé.
- **il y a urgence sanitaire** : en France, la pollution de l'air tue 50 000 personnes chaque année.
- **il y a urgence sociale** : selon l'INSEE et l'OFCE, en France en 2018, les inégalités se sont accrues et la pauvreté touchait plus de 9 millions de personnes

Nous ne nous résignons pas à la poursuite de l'intoxication du monde, qui use les gens et l'environnement. Nous ne nous résignons pas à la canicule, l'artificialisation des terres, la pollution de l'air et de l'eau, les embouteillages, les épidémies meurtrières.

**Les engagements pris lors de la cop21 pour 2030 doivent être tenus.  
Or nous en sommes loin.**

L'accord de Paris, adopté en 2015 lors de la COP21, se donnait pour objectif de rester en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C<sup>1</sup>.

La France n'est pas au niveau de ses engagements : en 2018, l'empreinte carbone de la France a été de 445,3 millions de tonnes (Mt) de CO<sub>2</sub> par rapport à un objectif de 426,2 Mt de CO<sub>2</sub>, selon l'Observatoire Climat-Energie<sup>2</sup>.

La France a aussi été condamnée en octobre 2019 par la Cour de justice de l'Union Européenne pour « *dépassement de manière systématique et persistante de la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis 2010* »<sup>3</sup>. **12 agglomérations sont visées dont celle de Grenoble.**

**Il faut agir fortement dès maintenant.  
Chaque année compte !**

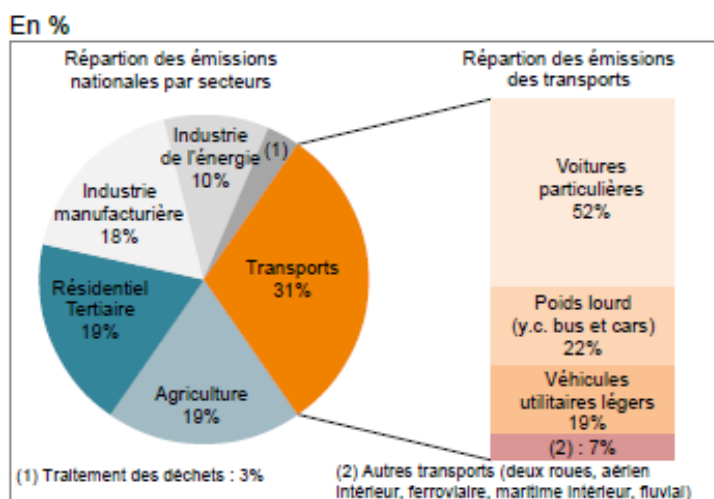
<sup>1</sup> <http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/fre/10a01f.pdf>

<sup>2</sup> Dans le sillage de cet accord, la France s'est fixé des objectifs annuels pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 27 % d'ici 2028 par rapport à l'année 2013 et de 75 % d'ici 2050.

<sup>3</sup> <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2019-10/cp190132fr.pdf>

# Les transports :

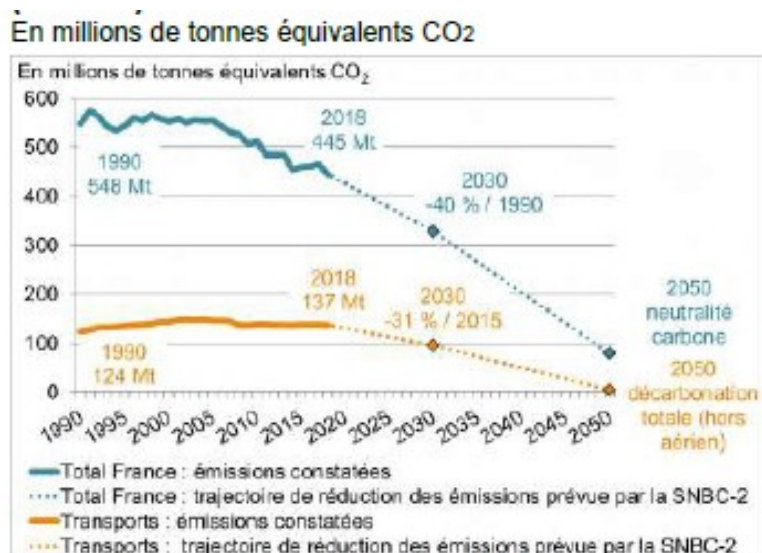
## ils sont indispensables pour notre vie quotidienne, il est essentiel de développer le ferroviaire pour lutter contre la pollution et le réchauffement climatique



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).  
Source : Citepa, rapport Secten 2019

Les comptes des transports 2018, août 2019, page 107

### Émissions de GES des transports : Il faut inverser la courbe !



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).  
Sources : Citepa, rapport Secten 2019 ; MTEs (SNBC-2)

Les comptes des transports 2018, août 2019, page 107

**31 % des Gaz à effet de serre (GES) émis est lié au transport<sup>4</sup>.**

Les émissions de GES des transports sont essentiellement dues au déplacement des personnes en voiture particulière (52%).

Le transport des poids lourds, y compris bus et cars, représente 22 % des émissions du secteur des transports.

**Moins de 1 % viennent du ferroviaire,** sur les 7% qui correspondent aux modes aériens, maritimes, fluviaux et ferroviaires.

**Alors que les émissions nationales de GES ont diminué de 15 % entre 1990 et 2017, celles des transports ont augmenté de 13 %.**

Tenir les engagements de la COP21, cela veut dire baisser de 30 % les émissions de gaz à effet de serre des transports entre 2020 et 2030.

**Faire plus de place à la voiture et élargir les autoroutes ? Une voie sans issue !**

Développer les autoroutes n'est pas une solution à la congestion des grandes villes : très rapidement elles sont saturées et les bouchons réapparaissent. La ville de Houston (Texas, USA), qui a inauguré en 2008 une autoroute à 26 voies est un exemple frappant de cet échec<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-des-transport>

<sup>5</sup> <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20160106.RUE1831/la-plus-large-autoroute-du-monde-est-deja-bouchee.html>

## Arrêter l'artificialisation des terres

L'artificialisation des sols est la première cause du déclin de la biodiversité<sup>6</sup>. Elle a un impact sur l'autosuffisance alimentaire, elle favorise les pics de chaleur, le ruissellement des eaux et les inondations. En 2015, 9,4 % du territoire métropolitain était artificialisé contre 8,3 % en 2006 : l'équivalent d'un département bétonné tous les 10 ans<sup>7</sup> ! À ce rythme, le taux d'artificialisation s'élèvera à 14 % en 2050 et 20 % en 2100.

### La solution n'est pas technique

Les améliorations techniques (voitures électriques, hydrogène, voitures moins polluantes) ne sont pas la solution, même si cela peut aider. Le bilan des batteries en terme de pollution ou de consommation d'énergie n'est aujourd'hui pas convaincant, et la maîtrise de nouvelles batteries prendra encore des années. La filière hydrogène n'est pas maîtrisée. Enfin, quelle que soit la motorisation, un embouteillage à bord d'une voiture peu polluante reste un embouteillage, et une route consommera toujours plus de terres que le ferroviaire.

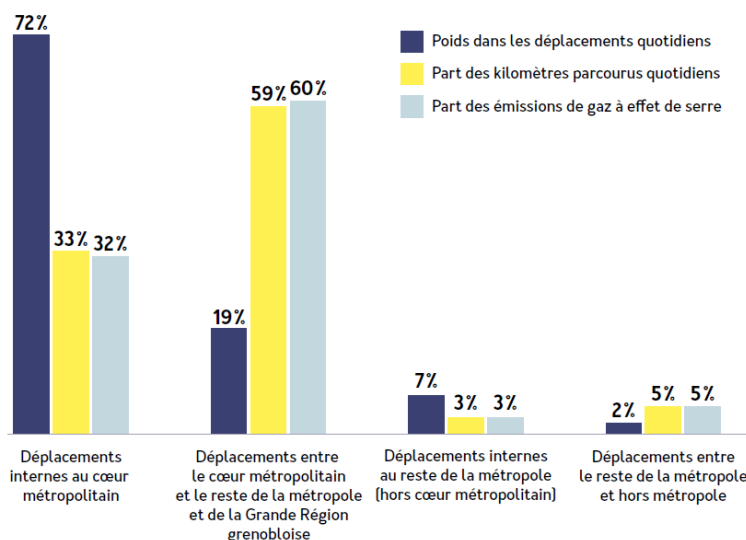
## Grande Région Grenobloise : la part du ferroviaire doit doubler d'ici 2030, le transport par train doit devenir majoritaire en 2050.

### Développer le fret ferroviaire

Doubler en France la part du transport de marchandises par rail en passant de 9 % à 18 % en 2030, demande formulée par Initiative 4F<sup>8</sup>, éviterait l'émission de 8 millions de tonnes de CO2 chaque année. Comme un train de marchandises décharge la route d'environ 40 camions, l'effet en chaîne sur la décongestion du trafic, l'amélioration de l'efficacité économique et la qualité de vie serait vite importante.

### RER grenoblois : une nécessité

Répartition des déplacements, des kilomètres parcourus et des émissions de gaz à effet de serre selon le type de flux — jour ouvré 2010



**En 2010, les déplacements d'échanges entre le cœur métropolitain et le reste de la grande région grenobloise représentaient 20% des déplacements en volume, mais 60 % des km et des émissions de gaz à effet de serre.**

Sur ces trajets, les transports collectifs représentent 14% des déplacements, alors que la part de la voiture est de 82 %.

La capacité de transport par rail est très supérieure à celle des autoroutes. Le ferroviaire consomme peu d'énergie, il permet de préserver et reconquérir des terres cultivables. Le ferroviaire est le moyen de transport le plus adapté aux déplacements entre la Métropole et le reste de la Grande Région Grenobloise.

*PDU 2030, partie 1 Diagnostic, avril 2018, page 18*

## Un réseau RER performant est indispensable pour changer les habitudes de transport.

<sup>6</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Les%20enjeux%20de%20l%20artificialisation%20des%20sols.pdf>

<sup>7</sup> [https://www.iddri.org/sites/default/files/PDF/Publications/Catalogue%20iddri/D%C3%A9cryptage/201902-IB0219-AC%20artificialisation%20France\\_0.pdf](https://www.iddri.org/sites/default/files/PDF/Publications/Catalogue%20iddri/D%C3%A9cryptage/201902-IB0219-AC%20artificialisation%20France_0.pdf)

<sup>8</sup> [https://www.sncf.com/sites/default/files/press\\_release/4F%20DP-DEF%2025062020.pdf](https://www.sncf.com/sites/default/files/press_release/4F%20DP-DEF%2025062020.pdf)

# La gratuité des transports collectifs : un moyen crédible, efficace, indispensable

## Qualité de l'offre et Gratuité sont indissociables

L'étalement urbain, qui a repoussé les familles modestes en quête de logement accessible en périphérie des villes, et la concentration des emplois dans les agglomérations son responsables de d'un usage des voitures individuelles. Mais ce n'est plus tenable, nous devons changer nos habitudes de transport. Un développement important des transports collectifs de voyageurs (tramway, bus, train) associé à leur gratuité est une alternative crédible, efficace, juste socialement.

La gratuité des transports collectifs n'a pas de sens sans une offre de qualité répondant aux besoins des gens en termes de desserte, horaires, ponctualité, confort. Mais une amélioration de l'offre ne suffit pas à faire changer massivement les comportements et réussir à doubler la part modale du train, et augmenter significativement celles des transports en commun (bus, tramway).

## L'exemple de Dunkerque

La gratuité des transports en commun est déjà instaurée dans une trentaine d'agglomérations en France et des dizaines d'autres dans le monde. Au Luxembourg, tous les transports en commun du pays (bus, tram, train) sont gratuits depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020. À Dunkerque la gratuité des transports collectifs (bus) existe depuis 2018.



Selon une enquête menée à Dunkerque par l'association VIGS entre septembre 2018 et septembre 2019<sup>9</sup>, depuis la mise en place de la gratuité, il y a eu 85 % de fréquentation en plus, 50 % des usagers du bus ont changé leurs habitudes et déclarent utiliser « plus souvent » ou « beaucoup plus souvent » le bus depuis la mise en place du nouveau réseau gratuit. 80% des nouveaux usagers désignent la gratuité comme le principal élément déclencheur de leur changement d'habitude : ils citent des raisons économiques ou évoquent des notions liées à la simplicité, la liberté que représente une telle mesure.

## La gratuité est une mesure de justice sociale

**Liberté**  
**ÉgALITÉ**  
**GRaTuitÉ**

Prendre le train, le tram ou le bus au lieu de la voiture, cela réduit la pollution, les embouteillages, c'est bon pour la santé et la tranquillité de la vie quotidienne. Tout le monde en profite. Il est juste que ce soit pris en charge collectivement, comme le sont la santé et l'école.

Le coût des transports pèse beaucoup sur le budget des ménages. La crise sociale en cours demande la mise en place de solidarités fortes pour que personne ne soit laissé de côté.

## Les entreprises doivent contribuer de façon importante au financement

La métropolisation pousse à une augmentation des trajets et à un engorgement croissant. Cette organisation du territoire est le résultat des demandes des grands groupes industriels et financiers, qui poussent à la concentration des activités économiques. C'est donc à bon droit que la taxe « Versement Mobilité » (versée par les entreprises de plus de 10 salariés) constitue aujourd'hui une grande part du financement des transports collectifs. Cette source de financement doit non seulement être préservée, mais aussi accrue pour financer la gratuité et le développement des transports publics.

<sup>9</sup> <http://www.obs-transport-gratuit.fr/travaux-164/etudes-175/dunkerque-effets-de-la-gratuite-totale-septembre-2019-billet-281.html>