



PLUS JAMAIS ÇA 38

CONSTRUISONS ENSEMBLE LE JOUR D'APRÈS

Face à l'urgence sociale et environnementale, des orgas iséroises déclinent ensemble et localement la démarche nationale Plus Jamais Ça. Plus d'infos sur <https://plus-jamais.org/>



Réconcilier l'écologie et le social, fin du monde et fins de mois.

Le développement et la gratuité des transports publics c'est maintenant !

I. Introduction

1 La gratuité : un choix de société

Chacun peut en faire l'expérience : la gratuité est un sujet qui suscite des débats passionnés. Déjà en 1881, les conservateurs étaient vent debout contre la gratuité de l'enseignement élémentaire public. Aujourd'hui l'enseignement obligatoire et gratuit n'est plus contesté. On peut faire le même constat avec la sécurité sociale dont personne ne conteste l'utilité et que beaucoup de pays envient d'avoir. Choisir la gratuité dans un domaine c'est en réalité un choix de société où la collectivité décide de garantir un droit : l'école, la santé, demain les transports !

2 Une réponse politique aux urgences économique, sociale, écologique

Évidemment, on doit décider démocratiquement ce qui doit être gratuit et dans quelles limites pour éviter les gaspillages. Il est prioritaire de répondre aux besoins essentiels de la population et de soustraire à la loi du marché les biens et services publics qui servent l'intérêt général.

II. Le développement et la gratuité des transports collectifs du quotidien doivent devenir une priorité

« Un homme de plus de 26 ans qui utilise l'autobus peut estimer que sa vie est un échec ». Attribué à Margaret Thatcher.

L'étalement urbain et la concentration des emplois dans les agglomérations sont responsables de l'usage de la voiture individuelle. 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, bonne pour la planète.

1. C'est une mesure de justice sociale

Depuis près de 50 ans avec un chômage de masse, l'extension de la pauvreté et de la précarité, l'asphyxie des services publics, la société française vit une crise économique et sociale systémique et l'application de politiques néolibérales par les différents gouvernements n'a fait qu'amplifier la crise. Dans la dernière étude de l'INSEE, le taux de pauvreté (en dessous de 60 % de revenu médian) passe de 14,1 % en 2017 à 14,8 % en 2018, un accroissement sans précédent, et touche plus de 9 millions de personnes.

À l'autre bout de l'échelle sociale, tout va bien ! Rendu public en octobre 2020, le rapport du comité d'évaluation des réformes de la fiscalité fait état d'une explosion de la progression des dividendes chez les 0,1 % les plus fortunés, après la suppression de l'impôt sur la fortune (ISF) et l'abaissement de la fiscalité sur le capital (instauration de la flat tax). Il y avait 2 147 000 millionnaires en France en 2018, soit 13,7 % de plus par rapport à

2017. En 10 ans, le patrimoine des milliardaires français est passé de 82,2 milliards de dollars à 442,9 milliards de dollars, soit une croissance de 439%. Ces cadeaux aux plus fortunés n'ont eu aucun effet sur l'investissement, l'emploi, le pouvoir d'achat des Français.

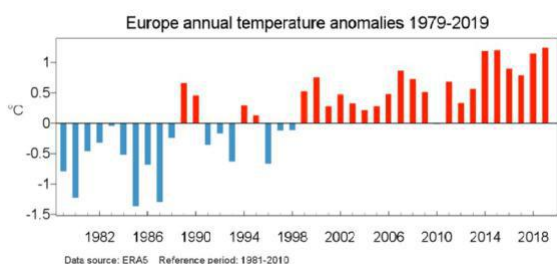
Avec la crise du COVID, selon les associations caritatives, un million de personnes ont basculé dans la pauvreté à cause de la pandémie. Selon OXFAM France, fin 2020, le nombre de bénéficiaires à l'aide alimentaire était estimé à plus de 8 millions de personnes, alors qu'il se situait autour de 5,5 millions auparavant (moins de 3 millions en 2008). À ces chiffres il faut ajouter l'augmentation du nombre de bénéficiaires au RSA et d'inscrits à Pôle Emploi.

Les dépenses en transport impactent fortement les foyers les plus modestes voire les privent de possibilités de déplacements. Il est à noter que les tarifications « sociales » ou « solidaires » ne remplissent pas leur rôle : un nombre important de personnes renoncent à faire les démarches. Les différents tarifs créent des inégalités : un salarié bénéficiant d'un PDE (plan de déplacement en entreprise) peut payer son abonnement au même tarif qu'une personne en dessous du seuil de pauvreté.

Dans ce contexte de crise économique violente, nous avons besoin de mesures fortes. La gratuité des transports permet d'obtenir une plus grande justice sociale. La gratuité des transports du quotidien crée un droit à la mobilité, facteur d'inclusion sociale, et permet une redistribution de pouvoir d'achat.

2. C'est bon pour la planète

Il ne fait plus aucun doute que les activités humaines sont responsables du réchauffement climatique à travers les émissions des gaz à effet de serre (GES) dus à l'utilisation des énergies fossiles.



2020 se classe parmi les trois années les plus chaudes jamais constatées, avec 2016 et 2019.

Les conséquences de ce réchauffement peuvent être dramatiques : période de canicule prolongée en été (45 jours pour notre région), hausse du niveau des mers, acidification des océans, ouragans plus nombreux et plus violents, sécheresse, migrations forcées, etc.

3. Les coûts et nuisances du trafic routier sont considérables

- 50 000 décès prématurés en France chaque année, liés à la pollution atmosphérique, pour un coût estimé à 100 milliards d'€ par an selon un rapport du Sénat ;
- d'après les derniers chiffres de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, en 2016 les accidents de la route ont coûté pas moins de 38,3 milliards d'euros à la collectivité française, et sont à l'origine du décès de 3500 personnes ;
- Les habitants de Paris, Nice, Marseille, Bordeaux, Grenoble et Lyon perdent de l'ordre de 140 h par an (6 jours!) dans les embouteillages . Le coût au plan national des embouteillages est estimé à 20 milliards d'€ par an ;
- Les émissions de CO₂ des transports ont augmenté de +17 % entre 1990 et 2017, ce qui empêche de respecter les engagements de la COP21 ;
- tous les 10 ans, l'équivalent d'un département est bétonné !

La gratuité des transports publics est un signal fort envoyé à la population pour inciter à laisser sa voiture et prendre les transports publics. Prendre le train, le tramway 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.

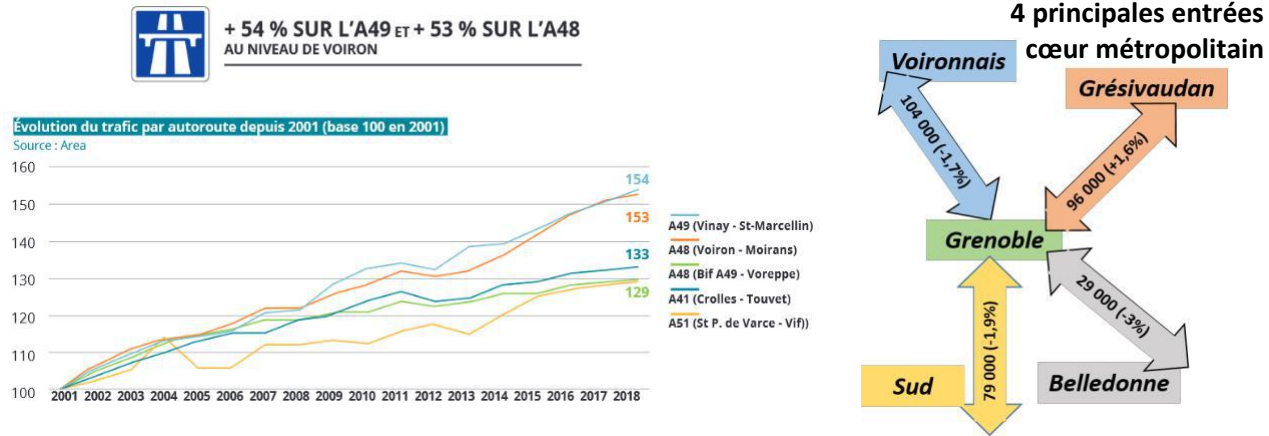
4. La gratuité va de pair avec le développement des transports publics

Pour réussir à changer massivement les comportements en matière de déplacements, la gratuité est un facteur très important. Mais cela n'est pas suffisant : pour doubler d'ici 2030 la part modale du train et des transports en commun, il est indispensable d'investir et d'embaucher pour que les transports collectifs répondent aux besoins

des gens en termes de capacités d'accueil, desserte, horaires, ponctualité, confort. C'est un coût au moins aussi important que celui de la gratuité.

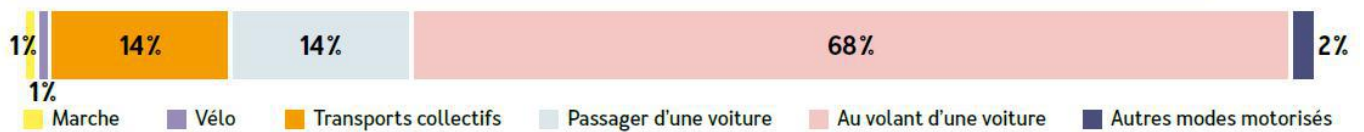
5. Grande région grenobloise : plus le temps pour des demi-mesures

Le trafic entre le cœur de la Métropole et le reste de la Métropole et la grande région grenobloise est d'environ 350 000 véhicules/jour en semaine, pour une longueur moyenne de déplacement de 19 km. L'évolution du trafic autoroutier n'a pas arrêté d'augmenter.



Entre le cœur de la Métropole et le reste de l'agglomération ou la grande région grenobloise, 84 % des déplacements se font en voiture (en tant que passager ou au volant d'une voiture).

Répartition modale des déplacements cœur métropolitain < > reste métropole ou GREG sur un jour ouvré de 2010



Source: Enquête Ménages Déplacements 2010.

Nous avons besoin d'une politique volontariste qui donne la priorité aux modes actifs (marche et vélo) et aux transports collectifs (TER, tramway, bus) à l'échelle de la grande agglomération grenobloise (Métropole, Grésivaudan, Pays Voironnais, Sud grenoblois/Vif/Vizille). Un RER performant est une nécessité si l'on veut désengorger les grands axes de ce territoire.

III. La gratuité des transports publics, c'est possible et cela marche !

1. Cela existe déjà dans 35 agglomérations en France

À Aubagne, la gratuité totale des transports publics existe depuis 2009, à Dunkerque depuis 2018. Montpellier, Rouen, Nantes se sont engagées sur la voie de la gratuité, avec la gratuité le samedi ou le week-end. Au Luxembourg, tous les transports en commun du pays (bus, tram, train) sont gratuits depuis le 1^{er} mars 2020.

Après seulement un an de gratuité, la fréquentation des transports publics à Dunkerque a augmenté de 80 % dont la moitié vient de la voiture. 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.

2. Un modèle financier à inventer

Avec ou sans la gratuité, un usage massif des transports collectifs demandera beaucoup d'investissements supplémentaires, d'embaucher du personnel supplémentaire, de repenser l'urbanisme et les réseaux de transports, de faire des connexions entre réseaux et des gares multimodales, etc.

Ce besoin de financement est à relativiser. En France, la part des usagers dans le financement des transports en commun représente 5 milliards d'€ et un milliard d'€ pour les TER. À titre de comparaison, les nuisances liées au trafic routier représentent des dizaines de milliards d'€ par an, et le coût de l'inaction au changement climatique pourrait représenter à l'horizon 2050 5 à 20 % du PIB, soit 100 à 400 milliards d'€.

Le financement doit être le plus juste possible d'un point de vue social. Se déplacer en transports en commun est bon pour la société dans son ensemble. Il est légitime que la collectivité prenne en charge le financement de la gratuité à tous les niveaux : entreprises, État et collectivités locales.

2 - 1. Versement mobilité

La concentration des activités sur la Métropole 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, et désengorger les routes permet aux entreprises de mieux fonctionner. Il est donc légitime que la contribution des entreprises finance de plus en plus les transports publics. La taxe « Versement Mobilité » (maximum égal à 2 % de la masse salariale versée par les entreprises occupant 11 salariés et plus) constitue aujourd'hui une grande part du financement des transports collectifs. Cette source de financement doit être portée à 3 %, comme c'est déjà le cas en Île-de-France.

2 - 2. Financement par l'État et les collectivités locales

Il est du ressort de l'État d'impulser les nouvelles pratiques de mobilités, la Région a la compétence des transports, les Métropoles organisent les transports du quotidien. L'État perçoit la contribution Climat Énergie qui représentera en 2022 de l'ordre de 10 Milliards d'€. Une partie de cet argent devrait servir à soutenir le développement des transports collectifs.

2 - 3. COVID

L'État doit compenser intégralement les pertes de recettes liées à la crise COVID. La mission sénatoriale sur les conséquences de la crise sanitaire a estimé pour 2020 à 2,8 Milliards d'€ les pertes subies par les Autorités Organisatrices des Mobilités. Ce montant est à comparer aux 100 Milliards d'€ du plan de relance du Gouvernement.

Nos propositions pour la grande région grenobloise

(Grenoble Alpes Métropole, Pays Voironnais, Grésivaudan, Sud grenoblois)

Jusqu'à aujourd'hui, tous les plans élaborés par la Métropole grenobloise, tant sur l'amélioration de la qualité de l'air que le climat, s'avèrent insuffisants pour répondre aux enjeux sanitaire et climatique.

Il y a urgence à sortir des demi-mesures et engager un changement radical notamment dans le domaine des mobilités. Il faut augmenter de façon importante l'utilisation des transports collectifs, pour atteindre 30 % de part modale en 2030 et 50 % en 2050.

- 1. gratuité le week-end des transports collectifs (tramway, bus, TER, ...) tout de suite avec la volonté d'aller à la gratuité totale d'ici 3 ans ;**
- 2. RER grenoblois performant avec cadencement toutes les 10 mn entre le Pays Voironnais et l'agglomération grenobloise et entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise ;**
- 3. doublement des voies ferrées entre Grenoble et Moirans, développement de la gare de Grenoble en voie de saturation, développement des gares de Pont-de-Claix, Domène, Brignoud, Rives, Voiron, création d'une gare à Saint Martin d'Hères, transformation de la halte ferroviaire d'Échirolles en gare multimodale ;**
- 4. création d'une liaison ferroviaire avec un cadencement TER entre Vizille et l'agglomération grenobloise ;**
- 5. doublement du fret ferroviaire d'ici 2030 pour le passer de 9 % à 18 % du transport intérieur de marchandises en France ;**
- 6. pérennisation de la ligne des Alpes, avec un cadencement TER entre Grenoble/Pont-de-Claix et Vif ;**
- 7. porter à 3 % le Versement Mobilité (comme c'est déjà le cas en Île-de-France);**
- 8. augmentation de la contribution de l'État via le reversement d'une partie de la Contribution Climat-Énergie.**