

Liberté - Égalité - Gratuité

Santé - Environnement - Social

GRATUIT ?



C'EST OUI !

11/04/2022

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

CGT, FSU, Solidaires, Attac, France Insoumise, Ensemble!Isère, NPA, PCF

ZFE (Zone Faibles Émissions) étendue aux particuliers : une fausse solution, injuste socialement et inefficace pour l'environnement

Pollution de l'air : 48000 morts/an en France, liées aux oxydes d'azote (NOx), aux particules fines, à l'Ozone... Le Conseil d'État a condamné l'État en août 2021 à verser 10 millions d'euros pour action insuffisante contre la pollution de l'air dans cinq métropoles, Paris, Lyon, Marseille-Aix, Toulouse... et Grenoble !

Réchauffement climatique : trajectoire actuelle à +2,5°C, catastrophique à court terme (montée des eaux, sécheresse, tempêtes, ...). Or les transports sont la première cause d'émission de Gaz à Effets de Serre (GES) (30%). Il faudrait à minima doubler la part modale des transports en commun d'ici 2030 pour respecter nos engagements de la COP21 et limiter la hausse à 1,5°C.

Coût des déplacements, engorgements, ... Grenoble est la quatrième ville la plus embouteillée de France (après Paris, Marseille et Bordeaux), les habitant.es de la grande région grenobloise perdent presque 5 jours par an (112 h) dans les embouteillages.

Il est urgent d'agir... mais pas avec de fausses solutions ou des demi-mesures !

Ce qui est vraiment efficace, c'est la gratuité et le développement des transports publics.

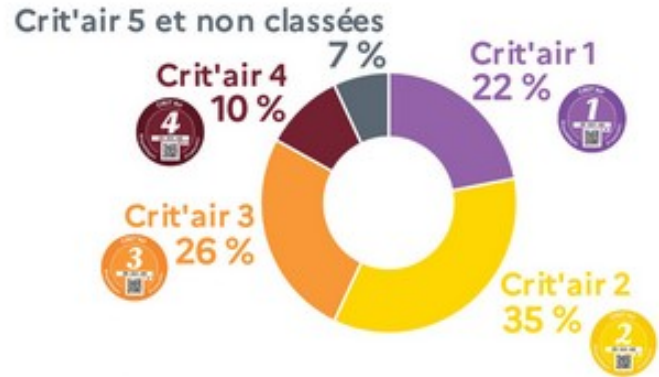
Après Aubagne en 2009, Dunkerque en 2018, Montpellier en 2020, qu'attend la Métropole grenobloise pour s'engager sur le chemin de la gratuité des transports publics ?

Qu'attend la Métropole grenobloise pour mettre en place un RER avec des fréquences suffisantes (au quart d'heure sur toute la journée), confortable, ponctuel ?

État des lieux

Une première ZFE a été mise en place en février 2020 par Grenoble Alpes Métropoles, elle ne concerne que les poids lourds et les véhicules utilitaires légers. Elle regroupe 27 communes :

Bresson, Champagnier, Champ-sur-Drac, Claix, Corenc, Échirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, Jarrie, La Tronche, Meylan, Montchaboud, Noyarey, Poisat, Pont-de-Claix, Quaix-en-Chartreuse, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères ainsi que le Domaine Universitaire, Saint-Martin-le-Vinoux, Sassenage, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Varcès, Venon, Veurey-Voroise.



* : Métropole et DOM

Les voitures en circulation en France au 1er janvier 2020
© Source : SDES

La loi Climat (22 août 2021) va plus loin et met en place des ZFE qui vont **interdire la circulation de TOUS les véhicules (y compris ceux des particuliers)** classés comme étant les plus polluants : véhicules Crit'Air 5 interdits en 2023, Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025. Cela représente 40 % du parc automobile à remplacer d'ici 2025 !

Dans l'agglomération grenobloise, il y a le projet de mettre en place cette **nouvelle ZFE** sur treize communes de la petite couronne grenobloise :

Échirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, Le Pont-de-Claix, Meylan, Saint-Égrève, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Seyssinet-Pariset et Seyssins.

soit environ 300 000 habitants et 150 000 voitures, sans compter les 350 000 véhicules qui rentrent et qui sortent chaque jour de la Métropole.

Au total, ce sont 60 000 voire 120 000 véhicules qui seront concernés par cette nouvelle ZFE et qui devront être remplacés d'ici 2025.



Étendre les ZFE à l'ensemble des particuliers est une mauvaise idée

Inefficace pour l'environnement

Le scandale du dieselgate montre que les gains en matière de pollution en situation réelle sont beaucoup moins importants que ceux affichés.

Les vignettes Crit'Air ne tiennent pas jusqu'à présent compte de l'émission de CO₂. Or, un SUV en émet nettement plus qu'une citadine classique.

Les critères d'exclusion ne tiennent pas compte du nombre de kilomètres parcourus. Un taxi ou un VTC parcourt en moyenne 60 000 kilomètres par an (200 km par jour) contre 14 000 kilomètres pour un automobiliste (40 km par jour).

Le remplacement massif des voitures thermiques par des voitures électriques est sans doute une bonne affaire pour les constructeurs automobiles, mais cela ne réduira pas les embouteillages, et cela demandera une consommation élevée de métaux (cuivre, aluminium, or, terres rares, etc.) obtenus via des modes d'extraction très polluants en utilisant de la main d'œuvre dans des conditions inacceptables.

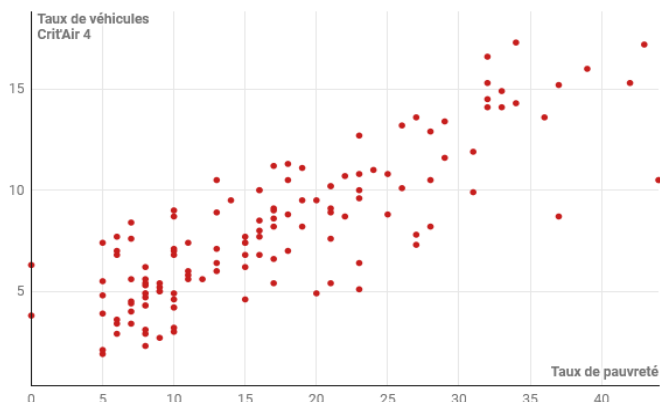
Le renouvellement du parc automobile va aggraver le bilan carbone. Produire une voiture provoque des émissions de CO₂ non négligeables (25 % des émissions du cycle de vie total d'une voiture). Il vaut mieux conserver le plus longtemps possible les voitures existantes, encourager les initiatives qui permettent l'entretien des véhicules (comme les garages solidaires).

C'est injuste socialement

Les personnes les plus pauvres ont des véhicules moins bien classés selon Crit'Air, mais se déplacent moins et ont des voitures moins puissantes.

La ZFE aboutit à limiter le droit à la mobilité de populations qui en ont le plus besoin, en les confrontant à des dépenses difficiles à assumer, et sans leur proposer d'alternative.

Taux de voitures particulières et d'utilitaires légers portant une vignette Crit'Air 4 au 1er janvier 2020, et taux de pauvreté en 2018 dans les communes de la métropole du Grand Paris



Source: Insee ; Ministère de la Transition écologique. - Récupérer les données - Créé avec Datawrapper

On peut aussi s'inquiéter de l'impact très fort de la ZFE sur les métiers féminisés comme les aides à domicile, ou les personnels du nettoyage, qui utilisent leurs propres véhicules. Le niveau particulièrement bas des salaires ne leur permettra certainement pas d'investir dans des véhicules « propres ».

C'est coûteux pour les habitants et les collectivités locales

Au sein des 13 communes de la ZFE étendue aux véhicules particuliers, on peut estimer qu'il y a 50 000 véhicules voire 120 000 véhicules classés Crit'Air 3, 4, 5 et non classés, qui devront donc être remplacés d'ici 2025.

Si on suppose un coût 10 000 € pour le remplacement par un véhicule classé Crit'Air 2 ou Crit'Air 1, cela représente au moins 500 millions d'€ consacrés au remplacement des véhicules.

500 millions d'€ pour une mesure inefficace pour l'environnement et injuste socialement !

Le but ne doit pas être de remplacer des voitures par d'autres voitures, mais de créer les conditions pour permettre aux gens d'utiliser moins leur voiture.

750 millions d'€, c'est le coût estimé pour la mise en place d'un RER grenoblois sur un territoire de 123 communes et 650 000 habitants.

Mettre à disposition des trains TER réguliers et confortables est une solution bien meilleure que les ZFE.

L'amélioration de la qualité de l'air sera bien meilleure, les besoins en infrastructures et l'emprise sur les terres seront bien moindres. C'est une solution qui ne pèse pas sur les personnes aux revenus les plus faibles, et cela permet une meilleure qualité des déplacements réalisés.

Comment accepter que le projet de RER grenoblois soit repoussé au mieux à 2035 et que dans le même temps les pouvoirs publics nationaux et locaux imposent sans vraie solution un tel renouvellement du parc automobile d'ici 2025 ?

Plutôt que de financer une vraie solution de transports, efficace, peu polluante, les élus préfèrent faire porter le fardeau économique d'une solution inefficace sur la population, sans tenir compte des besoins et des moyens des familles concernées.

On nous dira « l'argent public, c'est les impôts ». Nous répondons que les impôts sont plus justes

socialement que les contributions individuelles, et qu'il est légitime de demander une part plus importante de financement aux grands groupes industriels et financiers (via par exemple une augmentation du Versement Mobilité) car ils sont à l'origine de la congestion et des embouteillages.

Obtenir qu'une part importante de la population utilise les transports collectifs répond à un besoin sanitaire et environnemental, cela sert l'intérêt général. Cela doit se faire en garantissant le droit à la mobilité de chacun, quelle que soit sa situation sociale, sans mettre personne en difficulté. Développer massivement les transports collectifs et les rendre gratuits répond à ces objectifs d'intérêt général.

Partout, la gratuité associée à une amélioration du réseau s'est traduite par une hausse de la fréquentation : à Châteauroux, + 81 % dès l'année suivante et + 172 % en sept ans, à Aubagne, + 142 % en trois ans. À Dunkerque, une agglomération de 200 000 habitants.es, la fréquentation a doublé après 2 ans de gratuité.

Le développement et la gratuité des transports publics : une solution bien plus efficace que la ZFE pour agir réellement et concilier justice climatique et sociale. Pour vivre mieux tout en préservant la planète !

Concernant les véhicules d'entreprise et professionnels

Il est plus que jamais urgent de réduire la pollution dans les agglomérations.

Si pour les particuliers, passer massivement de la voiture aux transports en commun est une solution, il n'est pas possible de l'envisager pour les déplacements professionnels. Bien qu'ils ne représentent que 15% du parc, les véhicules d'entreprise ou professionnels sont à l'origine de 40% de la pollution, notamment parce qu'ils roulent beaucoup plus que les autres. Ce sont pour la plupart des véhicules Diesel.

Il y a donc un vrai intérêt à pousser les entreprises, taxis et VTC à utiliser des véhicules moins polluants, quitte à aider financièrement, avec des aides ciblées, les professionnels qui en ont le plus besoin (petites entreprises, artisans, agriculteurs, ...). Ce sera nettement moins coûteux pour la collectivité et moins pénalisant socialement qu'une ZFE appliquée aux particuliers.

Pour autant, cela ne dédouane pas le monde économique d'aller vers plus de sobriété. Par exemple, minimiser et rationaliser les livraisons en s'appuyant sur un véritable service public (comme la poste, en lien avec un redéveloppement du fret ferroviaire) serait efficace pour réduire la pollution.