VŒU

FRONT DE GAUCHE
îledeFrance
PCF
Parti communiste français
République Socialisme

Lettre d'information des élu.e.s Front de gauche du Conseil régional d'Île-de-France / septembre 2018

La question de la gratuité des transports en commun est aujourd'hui posée dans de nombreuses villes, en France et dans le monde.

Parce qu'il est urgent de répondre aux enjeux climatiques et sanitaires liés à la circulation automobile, parce qu'il faut concrétiser le droit à la mobilité pour toutes et tous contre les logiques de marchandisation du service public de transports, il renforcer et élargir l'usage des transports collectifs.

***Nous avons présenté le 20 septembre 2018 au Conseil régional un vœu en faveur de la mise en place de la gratuité** en Ile-de-France. La droite régionale a rejeté cette proposition. Nous continuerons cependant à mener la bataille sur cet enjeu d'avenir.*

Transports en commun en Île-de-France

Progresser vers la gratuité

Dans de nombreuses villes et métropoles, en France, en Europe et dans le monde, la question de la gratuité des transports en commun est aujourd'hui posée.

Entendons-nous bien, par gratuité, nous affirmons que c'est la société dans son ensemble qui doit assurer le coût des transports en commun, sans que les usagers n'aient à y contribuer plus fortement qu'aucun citoyen. Par société, nous parlons aussi bien des finances publiques, des impôts, que des entreprises.

Il y a là d'abord un enjeu climatique, environnemental et sanitaire majeur. Il est urgent de réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre, dans lesquelles la part des transports est en France de 29%, de même que la pollution atmosphérique liée aux particules fines, dont les conséquences mortifères sont avérées.

Il y a là un enjeu climatique, environnemental et sanitaire majeur. Il est urgent de réduire les émissions de gaz à effet de serre, dans lesquelles la part des transports est de 29%, et la pollution atmosphérique liée aux particules fines.

S'il est indispensable de mettre fin rapidement à la circulation des véhicules polluants, il importe surtout de réduire notablement la part de la voiture dans les transports urbains, en développant les modes doux, notamment le vélo, ainsi qu'en développant massivement et en incitant à l'usage des transports collectifs.

Nous ne méconnaissons pas la part significative qu'y prennent les véhicules de logistique qui envahissent nos routes. Ce n'est simplement pas l'objet de ce vœu.

Il y a là un enjeu social et donc de droit : il importe en effet de considérer la mobilité comme un droit universel, c'est-à-dire comme un droit qui ne peut être conditionné aux ressources et à la situation sociale de chacun.

Il y a là ensuite un enjeu social et donc de droit : il importe en effet de considérer la mobilité comme un droit universel, c'est-à-dire comme un droit qui ne peut être conditionné aux ressources et à la situation sociale de chacun.

Depuis 2004, et dans le prolongement de la loi SRU, la Région Ile-de-France avait déjà accompli une réelle avancée dans cette direction, avec la mise en place des tarifications sociales et de la gratuité des transports publics pour les plus démunis. C'est dans cette même logique solidaire de concrétisation du droit à la mobilités pour tout.e.s qu'a également été créée la

zone unique et instauré le pass Navigo au tarif des zones 1-2.

Il importe à présent de prolonger ces actions, et de renouveler la réflexion de notre Région sur le sens qu'elle entend donner au service public de transports, au regard des enjeux climatiques, environnementaux, sanitaires et sociaux actuels.

On trouve ainsi derrière cette question aux dimensions multiples un enjeu de société et d'avenir fort.

Depuis plusieurs années s'impose dans le monde une tendance lourde à la privatisation et à la marchandisation d'un grand nombre de ressources naturelles et de biens communs tels que les services publics. De plus en plus, cette logique porte atteinte au droit d'accès des citoyen.ne.s à ces biens. D'autres modèles économiques sont possibles. Il importe donc d'opposer des résistances, de mettre en œuvre des logiques nouvelles pour préserver, pérenniser et élargir l'accessibilité de ces biens et services à toutes et à tous, hors de toutes discriminations économiques, sociales et territoriales.

D'autres modèles économiques sont possibles. Il importe d'opposer des résistances, de mettre en œuvre des logiques nouvelles pour préserver, pérenniser et élargir l'accessibilité de ces services à tou.te.s, hors de toutes discriminations économiques, sociales et territoriales.

Les transports sont au cœur de cette problématique.

D'ores et déjà, près de 110 réseaux de transports gratuits sont répertoriés dans le monde, dont 39 aux États-Unis et 31 en France, ce qui fait de notre pays le premier pays européen dans ce domaine.

De fait, dans plusieurs grandes villes françaises, la demande citoyenne grandit et des collectifs d'habitants, des associations d'usagers se mobilisent en faveur du passage à la gratuité des transports collectifs, comme à Grenoble, Amiens, ou Lille.

Si pendant longtemps les experts ont considéré que la gratuité des transports collectifs était possible uniquement dans les petites villes de 50 000 à 100 000 habitants, avec l'expérience de Dunkerque en France ou celle de Tallinn en Estonie, ce seuil est maintenant largement dépassé. L'idée que de très grandes villes ou métropoles puissent à plus ou moins long terme opter pour la gratuité des transports collectifs ne peut être réduite à une utopie. Cela a d'ores et déjà été mis en débat par la ville de Paris.

Tallinn en Estonie, Dunkerque...
L'idée que de très grandes villes ou métropoles puissent à plus ou moins long terme opter pour la gratuité des transports collectifs ne peut être réduite à une utopie. Cela a d'ores et déjà été mis en débat par la ville de Paris.

Les enseignements tirés de ces premières initiatives novatrices contredisent pour l'heure nombre de réticences souvent exprimées contre la gratuité. Ainsi ont été constatées à Dunkerque : une augmentation significative de la fréquentation des réseaux avec une baisse corrélative de la circulation automobile, la diminution des actes d'incivilité et du vandalisme dans les bus, la dynamisation des commerces locaux. Plus généralement,

S'il importe en première urgence d'assurer le financement des investissements pour les rénovations des infrastructures, des matériels roulants, des réseaux de bus et du Grand Paris Express, ces investissements ne trouveront leur sens que s'ils profitent à tous.

notamment avec l'élargissement et la diversification du public usager, ce sont les représentations et les relations entre les usagers et le service public qui évoluent de façon positive.

Si ces tendances doivent être confirmées sur le long terme, une grande région comme l'Ile-de-France ne peut rester simple spectatrice. Et s'il importe en première urgence d'assurer le financement des investissements indispensables pour les rénovations des infrastructures, des matériels roulants, des réseaux de bus et du Grand Paris Express, ces investissements ne trouveront tout leur sens que s'ils profitent réellement à tous.

Les conclusions d'un rapport d'experts réalisé sur commande ne pourront à l'évidence apporter de réponse définitive à cet enjeu. Surtout au regard de la composition du groupe chargé de sa rédaction.

C'EST POURQUOI :

***CONSIDÉRANT** les réponses aux enjeux climatiques, sanitaires et sociaux apportées par la gratuité des transports,*

***CONSIDÉRANT** la nécessité d'opposer des alternatives aux logiques de marchandisation des services publics,*

***CONSIDÉRANT** la nécessité d'élargir davantage la mise en œuvre concrète du droit à la mobilité pour toutes et tous,*

***CONSIDÉRANT** les retombées positives, sur la plupart de ces questions, des expérimentations de la gratuité des transports déjà engagées en France et dans le monde,*

la Région Ile-de-France fait le vœu d'engager dans les meilleurs délais, en mobilisant conjointement avec l'État les ressources financières adéquates, de nouvelles mesures visant à étendre la gratuité des transports publics à de nouveaux publics.

Ceci afin de mettre en œuvre une gratuité totale des réseaux de transports dont elle est responsable. Elle missionne IDF Mobilités pour construire et programmer le passage à la gratuité avec l'ensemble des intervenants du secteur.