

# ON CONSTRUIT L'ALTERNATIVE



## Gratuité et développement des transports publics

**Dimanche 7 avril 2024 – 10h Autoformation militante**

**La gratuité des transports publics : quelles expériences, initiatives et perspectives politiques ?**

avec la participation de militant.e.s impliqué.e.s dans l'Union pour la gratuité et le développement des transports et dans On construit l'alternative :

La réunion en visioconférences sera introduite par Christine Poupin (NPA, Rouen), Mariano Bona (Ensemble, Grenoble), et Patrick Le Moal (NPA, Rouen), suivie par des discussions ouvertes à toutes et tous, pour se former, échanger, discuter d'initiatives possibles autour de la gratuité des transports et d'autres alternatives sociales et écologiques

### On construit l'alternative

*Nous sommes des millions à lutter, au quotidien, dans les quartiers, dans les entreprises, dans les manifestations, pour la justice sociale, contre tous les racismes, pour les droits des femmes, pour le climat, contre les guerres et contre ce pouvoir autoritaire. Mais nos forces sont dispersées. Plus de 500 militant·es engagé·es dans ces combats proposent de se rassembler dans une grande force politique démocratique, unitaire et jamais sectaire, pour en finir une bonne fois pour toute avec ce système d'exploitation, de domination et d'oppression.*

<https://www.forumalternative.org/>

 forumalternative

 I\_alternative\_

**Venez construire avec nous l'Alternative !**

## Table des matières

Mieux vivre en préservant la planète, c'est possible !.....	5
1. Une utopie concrète pour l'émancipation sociale.....	6
Sortir de la société de consommation mise en place par le capitalisme, dans laquelle tout tend à devenir marchandise.....	6
La gratuité est un rapport social.....	6
Le gratuité et le développement des transports publics du quotidien doit être une priorité.....	7
2. Une réalité pour plus de 2 millions de personnes en France.....	9
Améliorer l'ensemble de l'offre de transports publics.....	10
Hausse de la fréquentation des transports publics.....	10
Témoignages.....	11
3. Une situation d'urgence sociale.....	12
4. Un réchauffement rapide de la planète.....	14
Emissions dues aux transports.....	15
5. Quelles perspectives pour la voiture individuelle ?.....	17
Conclusion.....	19
6. Quelles pistes pour le financement ?.....	21
Besoins de financement des AOM.....	21
Fonctionnement.....	22
Investissements.....	22
Coût de la gratuité et du développement des transports publics.....	23
Coûts de la non-gratuité.....	23
Financement du fonctionnement.....	24
Financement des investissements.....	25
Conclusion.....	25

**Venez construire avec nous l'Alternative !**



## Mieux vivre en préservant la planète, c'est possible !

Problèmes de fins de mois, difficultés à se nourrir ou à se loger correctement, pollution, dérèglement climatique : nous sommes une grande majorité à vivre de moins en moins bien, à être angoissé·es par l'avenir.

Nous avons agi ces dernières années pour nos droits sociaux, pour le droit pour tou·tes de pouvoir se déplacer, se chauffer, avoir une alimentation de qualité, se loger décemment... Nos mobilisations visent aussi à préserver les biens communs (eau, terre, biodiversité, services publics) et à garantir leur accès, pour une vie meilleure.

Nos actions ouvrent une fenêtre sur un monde capable demain de répondre concrètement aux crises démocratique, sociale, sanitaire, environnementale. Elles sont porteuses de justice sociale, climatique, internationaliste, condition incontournable pour satisfaire les besoins sociaux tout en rompant avec le productivisme capitaliste et sa course à la croissance à tout prix.

Engagés·es dans divers mouvements, chacun·e d'entre nous fait de la politique, mais nous avons besoin d'imaginer ensemble une société désirable. L'absence d'un tel projet de société nous entrave tou·tes fortement, et contribue au sentiment d'impuissance et au manque de confiance en notre capacité à changer les choses.

## La gratuité et le développement des transports publics répondent à différentes préoccupations écologiques et sociales

- augmentation du coût des transports, aggravé par les ZFE (Zones à faible émissions) qui pèsent essentiellement sur les milieux populaires ;
- congestions et embouteillages dans les grandes villes ;
- développement des maladies provoquées par les particules fines issues (entre autres) de l'utilisation massive de la voiture individuelle ;
- responsabilité majeure des transports dans les émissions de gaz à effet de serre.

La gratuité des transports publics est une idée qui progresse rapidement en France, et qui est vécue au quotidien par plus de deux millions d'habitant.e.s, réparti.e.s sur 42 collectivités (métropoles comme Montpellier, intercommunalités comme Chateauroux, ...) qui ont fait le choix de la gratuité des transports publics.

### La gratuité et le développement des transports publics

- crée un nouveau droit,
- sort un élément essentiel de la vie du domaine de la marchandise,
- contribue à une meilleure qualité de la vie.

## 1. Une utopie concrète pour l'émancipation sociale

### Sortir de la société de consommation mise en place par le capitalisme, dans laquelle tout tend à devenir marchandise.

Dans la société actuelle, on arrive à croire que pour être heureux, il faut produire et posséder des marchandises, alors que la finalité de la vie est de vivre dans une collectivité où chacun.e s'épanouit dans les relations avec les autres et le monde.

La gratuité est un outil essentiel construire une société où chacune, chacun agit selon ses moyens, ses facultés, ses capacités, et chacune, chacun dispose selon ses besoins.dans une perspective de justice sociale, dans laquelle il y a un même accès pour tout.e.s aux biens essentiels.

Parler de gratuité n'est pas nier le coût ou la valeur d'un service ou d'un bien, c'est en éliminer le prix, en se concentrant sur la valeur d'usage de ce service ou de ce bien, et pas sur la valeur marchande. Débarrassés des échanges marchands, on ne vend plus sa force de travail, on l'échange avec celle des autres. Débarrassé de ses aspects marchands, l'échange de services entre soi et la société, change la place des individus dans cette société : ils en deviennent coresponsables.

### La gratuité est un rapport social.

**D'abord, il faut écarter ce qui n'est pas notre conception.**

- **Ce n'est pas la charité**, où il y a d'un côté des contributeurs (celles et ceux qui se lèvent tôt!) et de l'autre les bénéficiaires (les assistés !)
- **Ce n'est pas un fait de « nature »**, qui est en fait la naturalisation des rôles sociaux et rapports de domination (notamment des femmes).
- **Ce n'est pas la gratuité du "libre-service"** qui est en fait un transfert de charge vers les usagers ou les clients. Combien de services dits gratuits, étaient hier assurés par des salarié.e.s payé.e.s pour ce travail et sont aujourd'hui assuré.e.s par les client.e.s : libre-service essence, réservation de billets de trains, d'avion, achats par internet, caisses automatiques des super marchés, etc .... Le capitalisme nous fait travailler gratuitement pour augmenter ses profits sans pour autant réduire notre temps au travail à 20 heures par semaine !

### Définir collectivement ce qui est essentiel.

Ce qui est essentiel ne relève de qualités intrinsèques ou d'un état de nature, avec un périmètre délimité a priori, mais d'une décision politique : on veut échapper au marché pour une partie des échanges dans la société, parce qu'on pense que le respect de certaines choses (solidarité, santé publique, éducation, ... ) est plus important que la

recherche d'une efficacité économique liée à la recherche de profits.

La gratuité d'accès à des biens ou des services n'acquiert le sens de biens communs, c'est-à-dire décidés et appropriés par toutes et tous, que s'ils sont le produit d'actes démocratiques tant dans la période préalable d'information et de discussion qu'ensuite lors de la prise de décision et durant la phase de réalisation et de contrôle.

La construction d'une gratuité d'émancipation passe par un débat qui permet de définir démocratiquement sa pertinence, son étendue, son champ géographique.

Pour cela, il convient de faire vivre les controverses pertinentes et nécessaires, en partant des conflits d'usages potentiels ou réels ou des priorités à dégager quand ni le temps ni les moyens matériels et financiers ne permettent de tout entreprendre.

## ***conjuguer gratuité , vie bonne et préservation de la planète .***

La course au profit pousse à faire fi des considérations sociales et environnementales, à se servir gratuitement sans fin des richesses existantes, en épuisant les personnes et la planète

La gratuité est un chemin qui peut conduire à la fois à une vie bonne et à la sobriété, en garantissant l'accès à ce qui est jugé essentiel, en favorisant le bon usage face au renchérissement du mésusage.

## **Le gratuité et le développement des transports publics du quotidien doit être une priorité**

Le transport vu comme une marchandise dit que le déplacement a pour seul bénéficiaire celui qui se déplace. Le transport vu comme un bien commun dit que le déplacement est une nécessité et qu'il doit s'effectuer en fonction de l'intérêt général.

Pouvoir aller à son travail à son lieu d'études, se rendre auprès des services publics, mais aussi fréquenter les lieux de culture, de pratiques sportives, rendre visite à ses amis.es est au cœur de la vie sociale d'aujourd'hui. Il est dans l'intérêt de toutes et tous que les déplacements puissent se faire dans des transports collectifs ou des modes doux (vélo, marche) dans de bonnes conditions.

L'étalement urbain et la concentration des emplois dans les agglomérations contribuent fortement à l'usage excessif de la voiture individuelle. Ce n'est plus tenable, notre façon de nous déplacer doit changer.

Il faut s'attaquer à la racine des problèmes, modifier structurellement les déplacements : développer les transports publics et favoriser les modes de transports doux, instaurer la gratuité pour les déplacements du quotidien, désenclaver les territoires péri-urbains et ruraux. Cela permet de préserver les terres agricoles et les espaces naturels.

## **C'est une mesure de justice sociale**

Depuis près de 50 ans, avec un chômage de masse, un accroissement de la pauvreté et

de la précarité, une asphyxie des services publics, la société française vit une crise économique et sociale profonde, que la mise en œuvre de politiques néolibérales n'a fait qu'amplifier. Selon les chiffres de l'INSEE, le taux de pauvreté (part de la population vivant en-dessous de 60 % du revenu médian) est passé de 13 % en 2008 à 14.5 % en 2021. 9,1 millions de personnes vivent au-dessous du seuil de pauvreté monétaire (1 158 euros par mois pour une personne seule en 2021).

Les dépenses de transports impactent fortement les foyers les plus modestes, voire les privent de possibilités de déplacement. Selon la fondation pour la Nature et l'Homme, 13,3 millions de personnes sont en situation de précarité en matière de mobilité pour diverses raisons : dépenses en carburant élevées, véhicules vieillissants, longues distances sans avoir d'autre choix que la voiture, etc. Les tarifications « sociales » ou « solidaires » ne remplissent pas leur rôle : devant les difficultés administratives, un nombre important de personnes renoncent, et l'existence de différents tarifs suscite des discriminations et des tensions au sein de la population.

### **C'est bon pour l'environnement**

Il ne fait plus aucun doute que les activités humaines sont responsables du dérèglement climatique à travers les émissions de gaz à effet de serre (GES), dues notamment à l'utilisation des énergies fossiles. 2022 est l'année la plus chaude jamais enregistrée en France depuis le début des relevés en 1900. 2023 est déjà l'année la plus chaude jamais mesurée sur les neuf premiers mois.

Les conséquences de ce réchauffement se font déjà sentir de façon dramatique : périodes de canicule prolongées en été, méga-feux, inondations, ouragans plus nombreux et plus violents, sécheresses, migrations forcées, etc.

### **C'est bon pour la santé**

La pollution aux particules fines est responsable de 50 000 décès prématurés chaque année en France, 250 000 décès en Europe.

La pollution aux particules fines est provoquée dans les villes majoritairement par les voitures individuelles (émissions du pot d'échappement, usures des pneus et des plaquettes de frein, ...). La pollution aux particules fines tend à augmenter avec le poids des véhicules.

Plus les particules sont petites et plus leur surface d'échange avec les tissus biologiques est importante : les particules ayant un diamètre inférieur à 2,5 µm, peuvent pénétrer dans les ramifications profondes des voies respiratoires (au niveau des alvéoles pulmonaires), et même atteindre la circulation sanguine.

### **Il faut une rupture des modes de transports.**

Si on veut que les villes cessent d'être des pièges à chaleur, avec des niveaux de pollution qui causent des milliers de décès chaque année, il faut diminuer considérablement la part des voitures individuelles dans les transports.

Elles consomment par voyageur et par km parcouru, deux fois plus que les bus et 20 fois plus que les trains/trams.

Un bus transporte jusqu'à 60 personnes en utilisant la même surface que 2 ou 3 voitures occupées par 1 à 1,5 personne ; et n'occupe que peu d'espace de stationnement, alors qu'il faut plus de 10 mètres carrés par voiture.

Pour les possesseurs de voitures, il faut un choc pour transformer leurs liens à la mobilité. Il faut changer la perception de l'agglomération, de la place des communes périphériques, arriver par la centralité des transports doux et des transports en commun à transformer la vie.

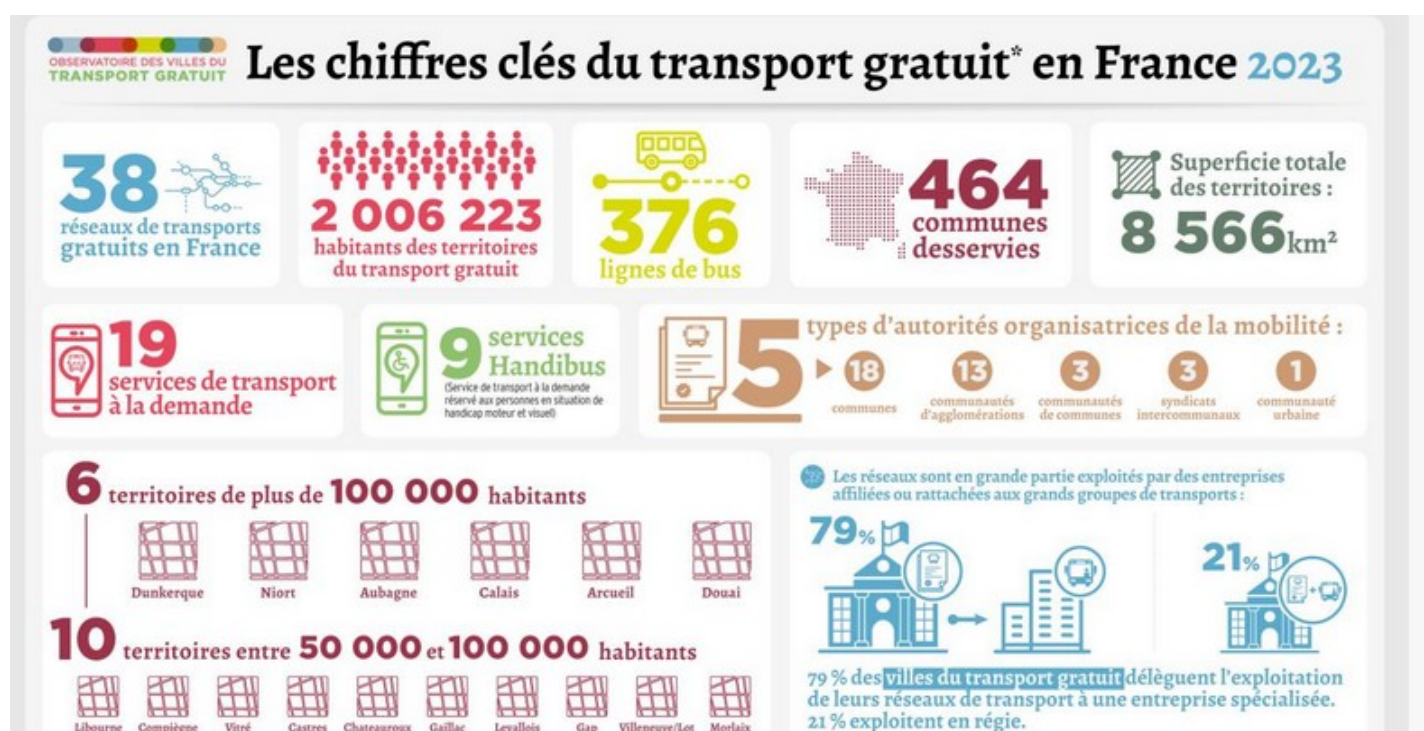
Pour rendre la ville aux habitant-e-s, en donnant en même temps des possibilités de déplacement efficaces et économes. Pour que les villes et métropoles soient des lieux de vie sociale, d'échange, de partage, il faut rendre l'usage des transports collectifs et des modes doux très nettement majoritaires (80-20?). C'est la seule possibilité.

Cela suppose un fort développement des transports collectifs et des modes doux (vélo, marche) et leur utilisation.

La gratuité des transports publics est un signal fort donné par la société aux citoyens. Le fait que changer la façon de se déplacer est important, de la même manière que la gratuité de l'école publique indique que l'éducation est un enjeu majeur.

## 2. Une réalité pour plus de 2 millions de personnes en France

<http://www.obs-transport-gratuit.fr/les-ville-du-transport-gratuit-163/les-chiffres-cles-2346/>



La gratuité totale des transports publics a été instaurée à Compiègne en 1975, à Châteauroux en 2001, à Aubagne en 2009, à Dunkerque en 2018, à Calais en 2020.

Suite aux dernières élections municipales, Rouen, Nancy, Nantes ont pris le chemin de la gratuité des transports publics en commençant par le samedi ou le week-end.

Au Luxembourg, tous les transports en commun du pays (bus, tramway, train) sont gratuits depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020.

Montpellier (500 000 habitants) est passée en gratuité totale pour les transports publics depuis le 21 décembre 2023.

Au 1er janvier 2025, les transports en commun deviendront gratuits sur l'agglomération d'Hénin-Carvin (127 000 habitants).

## **Améliorer l'ensemble de l'offre de transports publics**

À Dunkerque, Calais ou Montpellier, exemples les plus récents, la mise en gratuité du réseau de transports publics a été accompagnée d'un développement du réseau, en intégrant des plans pour les modes actifs (vélo, marche) :

- amélioration de la desserte et de la fréquence des transports publics, voies réservées, etc.,
- développement des infrastructures pour le vélo (pistes cyclables, arceaux, boxes, ...)
- réaménagements urbains pour laisser plus de place aux piétons et aux vélos, changements en profondeur des centre-ville, etc.

## **Hausse de la fréquentation des transports publics**

Partout, la gratuité associée à une amélioration du réseau s'est traduite par une hausse de la fréquentation des transports publics :

- 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 habitant-e-s, la fréquentation a doublé après deux ans de gratuité. Dans cette agglomération, la moitié des nouveaux utilisateurs de transports collectifs utilisaient la voiture auparavant, et la gratuité est désignée comme le principal élément déclencheur de leur changement d'habitude par 80 % des nouveaux usagers : ils citent des raisons financières ou évoquent des notions liées à la simplicité, ou encore à la liberté de circuler que permet la gratuité.
- à Calais, la gratuité des transports publics a été effective au 1<sup>er</sup> janvier 2020, quelques semaines avant l'épidémie de COVID et le confinement, et la fréquentation a doublé en 2022 par rapport à la période avant COVID.

À Calais, Il y avait avant la gratuité une politique tarifaire très avancée, où plus de 40% des voyages sur le réseau étaient gratuits. Avec la gratuité totale, la fréquentation a plus que doublé (+104%). La gratuité a donc un effet sur la fréquentation que la tarification solidaire n'a pas.

À Dunkerque, 68 % des usagers trouvent que le réseau gratuit valorise le territoire, 56 %

des personnes interrogées disent que la gratuité a un effet positif sur l'image des transports en commun. La gratuité est associée à des pratiques choisies plutôt que subies et à une fréquentation plus diversifiée.

## Témoignages

*Ils en parlent jusqu'au Canada. Ce n'est pas la gratuité parce que c'est pour les pauvres, c'est ils ont le bus gratuit parce qu'ils peuvent se payer ça. Moi je trouve que ça fait classe !*

(Dunkerque, enquête de l'observatoire des villes en gratuité).

Un témoignage reçu sur Dunkerque :

*Je me permets un petit billet de retour d'expérience sur Dunkerque.*

*Je peux circuler gratuitement sur tout le réseau des bus qui dessert des villages à plus d'1 heure de DK.*

*Je constate que la circulation en ville est fluide*

*Je constate une attitude respectueuse des utilisateurs*

*Je constate une ambiance apaisée pas de stress*

*Je constate moins de travaux engagés pour la voiture*

*Je constate que le réseau peu avoir un impact sur l'emploi. Je découvre que le réseau affiche les offres d'emploi à proximité de la ligne utilisée*

Témoignage d'une habitante de Montpellier :

*« J'ai l'abonnement gratuit depuis qu'il a été mis en place. J'en ai entendu parler par les revues de la Métropole. Je trouve cela commode, car les retraites ne sont pas très élevées. Je fonctionne souvent à pied, car il faut marcher. Mais c'est pratique quand on doit aller assez loin. C'est particulièrement utile pour se rendre dans les hôpitaux, si les rendez-vous ne sont pas trop tôt. Vous n'avez pas à vous soucier du stationnement.*

*Quand je vais faire des courses, je pars à pied, et je peux revenir en transport si je suis plus chargée. Ce confort enlève l'hésitation de bouger. Je peux aller à Pérols pour me balader au bord de l'eau, en centre-ville, quelques fois à la limite des lignes.*

*La gratuité, cela ne donne pas envie d'utiliser sa voiture, surtout au moment où le prix de l'essence augmente. Et on peut faire un saut à des endroits éloignés sans réfléchir. On a un tram pour le retour.*

*(La gratuité des transports en commun vue par les habitants, in L'information au quotidien Montpellier et sa Métropole)*

**La gratuité des transports publics, cela change la vie !**

### 3. Une situation d'urgence sociale

**Les études réalisées montrent une aggravation rapide de la pauvreté :**

Début 2022, 14 % de la population de France métropolitaine est en situation de privation matérielle et sociale. Cette proportion atteint son plus haut niveau depuis 2013.

**("La part des personnes en situation de privation matérielle et sociale augmente en 2022", INSEE Focus, 2023)**

Moins d'un Français sur deux déclare parvenir à mettre de l'argent de côté (47%, -1 point) et près d'un sur cinq (18%) vit à découvert, un chiffre en hausse de 3 points en un an ! Les difficultés à assurer les dépenses courantes augmentent encore cette année et atteignent de nouveaux records. 45% (+6 points en un an) des Français interrogés déclarent rencontrer des difficultés pour payer certains actes médicaux, 45% (+4 points) pour payer leurs dépenses d'énergies, 43% (+6 points) pour consommer des fruits et légumes frais. Près d'un Français sur trois (32%) rencontre même des difficultés pour se procurer une alimentation saine, lui permettant de faire trois repas par jour.

**(17ème Baromètre de la pauvreté Ipsos / Secours Populaire : "Près d'un Français sur cinq déclare vivre à découvert", septembre 2023)**

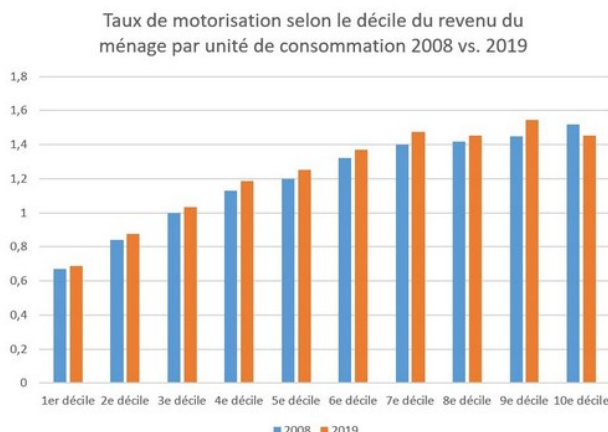
**Cette situation de difficulté sociale vécue par un grand nombre de personnes se retrouve dans les transports du quotidien :**

9 millions de personnes, soit 18% des Français de 18 ans et plus, sont concernées par une situation d'insécurité en matière de mobilité. Ces personnes peuvent être touchées par un ou plusieurs des facteurs de "précarité mobilité" mesurés par le Baromètre . Parmi ces 9 millions de Français, le Baromètre nous apprend que :

- 3,6 millions d'entre eux sont notamment concernés par la précarité carburant : il s'agit des personnes qui ont un bas revenu, des dépenses en carburant élevées et /ou qui doivent déjà restreindre leurs déplacements.
- 4,3 millions sont notamment concernés par la vulnérabilité mobilité. Celle-ci caractérise les ménages à bas revenu qui ont des conditions de mobilité contraignantes, telles qu'une longue distance à parcourir, l'absence d'alternative à la voiture ou des véhicules vieillissant.
- 5,3 millions de Français sont notamment concernés par la dépendance à la voiture. Ce facteur est bien plus large et n'est pas lié à la situation économique personnelle. Il concerne tous les automobilistes qui ont des dépenses élevées en carburants, et des conditions de mobilité contraignantes comme les longues distances ou qui n'ont pas d'autre choix que la voiture.
- Notons que 2,5 millions de Français cumulent deux ou trois de ces facteurs d'insécurité.

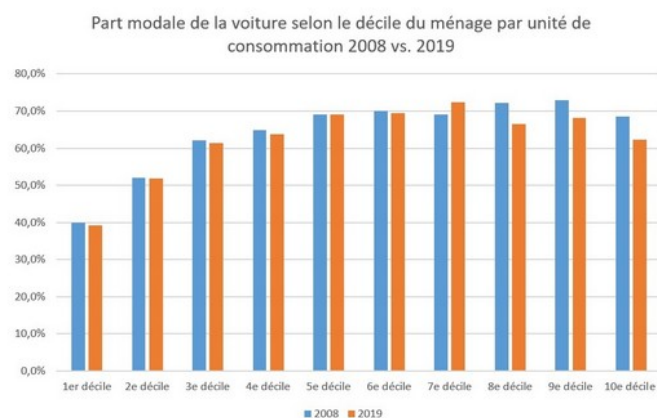
**(Baromètre des Mobilités du Quotidien : seconde édition, Wimoov et la Fondation pour la Nature et l'Homme nov 2022 )**

## Les inégalités sociales se reflètent dans les usages des transports :



Les ménages des déciles supérieurs ont un taux de motorisation 2 fois plus élevé que les ménages du 1er décile :

Source : Mathieu Chassignet ; Données : SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019 ; SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008



Plus un ménage est riche et plus il réalise une proportion importante de ses trajets en voiture.

Source : Mathieu Chassignet ; Données : SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019 ; SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008



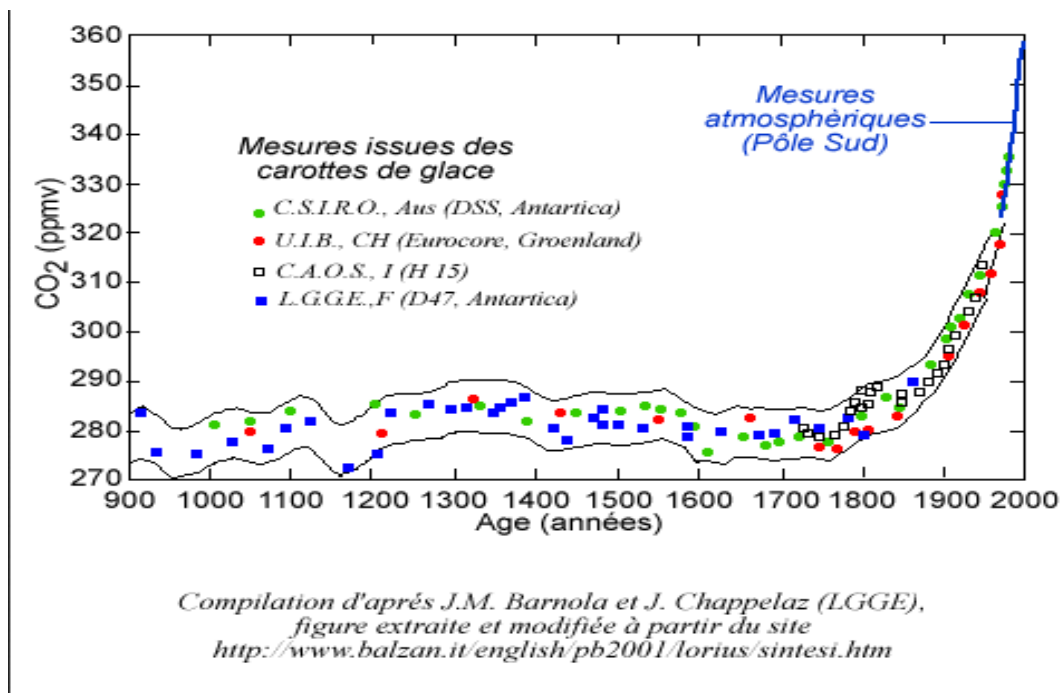
La distance totale parcourue en voiture est 2 fois et demi supérieure pour les 40% des ménages les plus riches que pour les 10% les plus pauvres (16 700 km par an contre 6 700 km).

Source : Mathieu Chassignet ; Données : SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

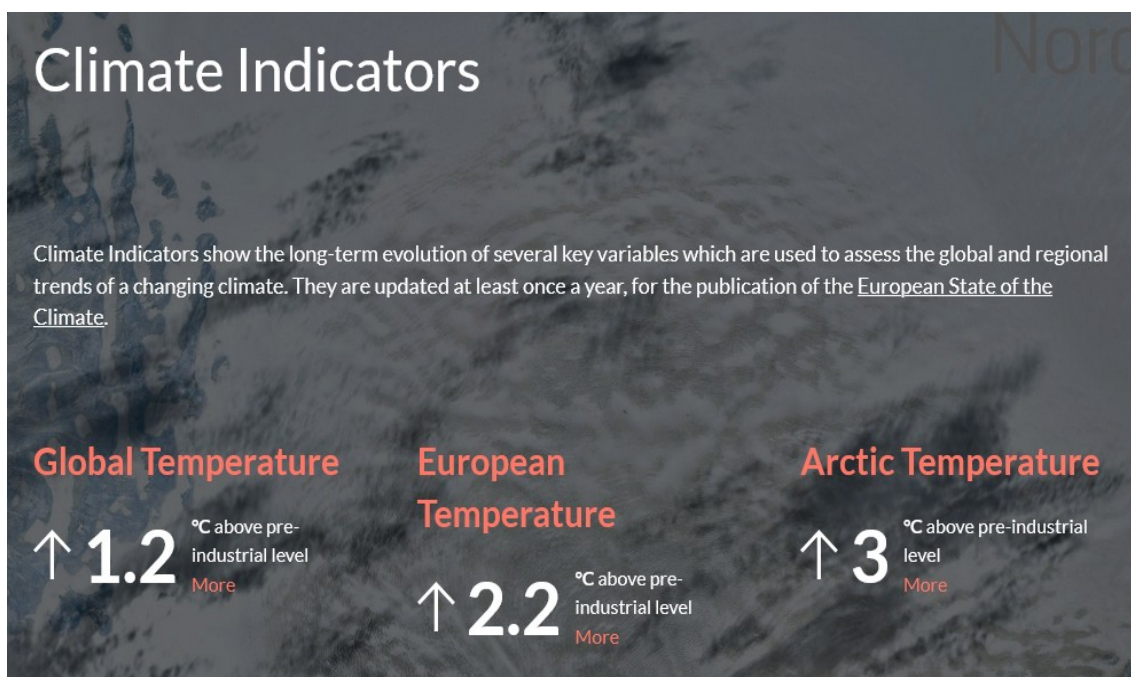
(Enquête nationale sur la mobilité des français : quelques enseignements de la nouvelle édition et évolutions récentes, blog de Mathieu Chassignet "Pour une mobilité durable et solidaire", 03/01/2022)

## 4. Un réchauffement rapide de la planète

La concentration de CO<sub>2</sub> oscillait entre 250 et 300 ppm jusqu'à l'époque industrielle, aujourd'hui la concentration de CO<sub>2</sub> atteint la valeur de 420 ppm.

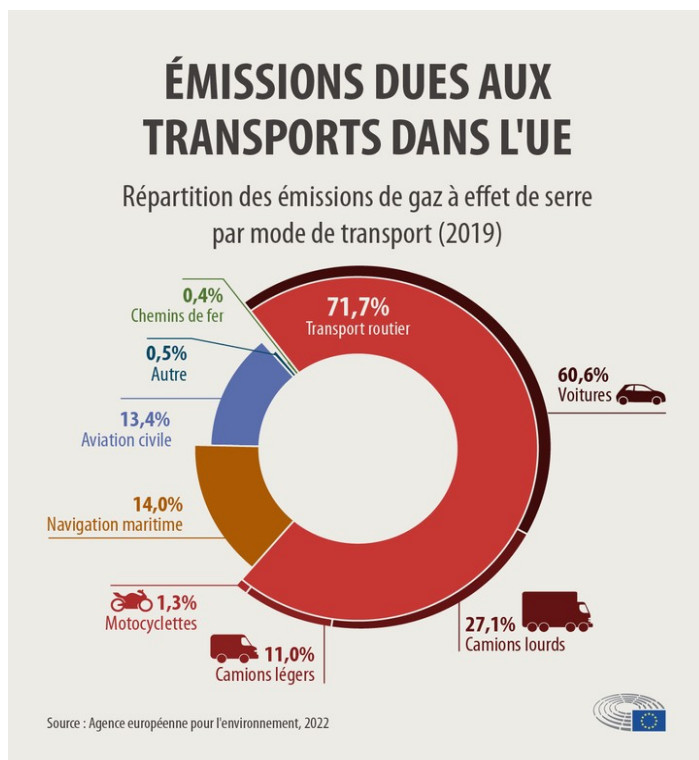


Le réchauffement climatique est 2 fois plus rapide en Europe que dans le reste du Monde (programme spatial européen Copernicus )



## Emissions dues aux transports

<https://www.europarl.europa.eu/topics/fr/article/20190313STO31218/emissions-de-co2-des-voitures-faits-et-chiffres-infographie>

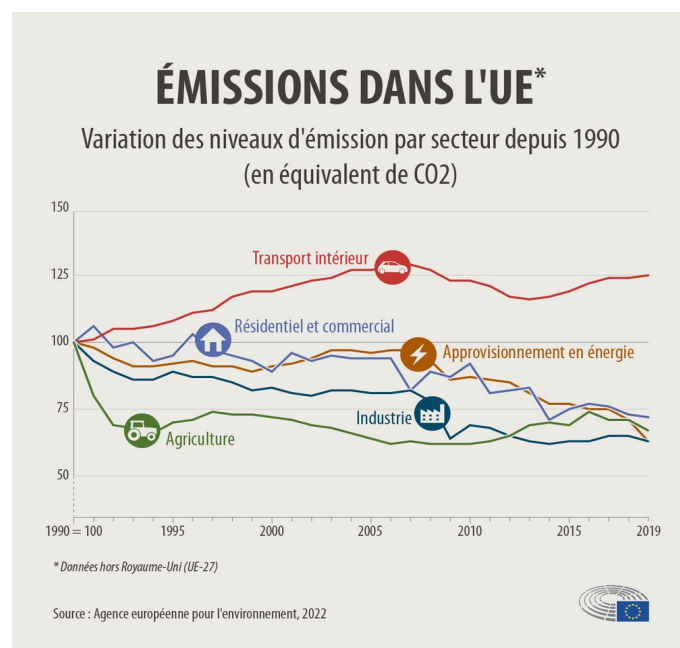


**30% des gaz à effet de serre sont dus aux transports, dont 72% aux transports routiers :**

- 43% voitures (60% des GES des transports)
- 20% camions lourds (27% des GES des transports)
- 8% camions légers (11% des GES des transports)
- 1% motocyclettes, etc ...

Le rail c'est 0.4% des émissions de gaz à effet de serre !

<https://www.europarl.europa.eu/topics/fr/article/20190313STO31218/emissions-de-co2-des-voitures-faits-et-chiffres-infographie>

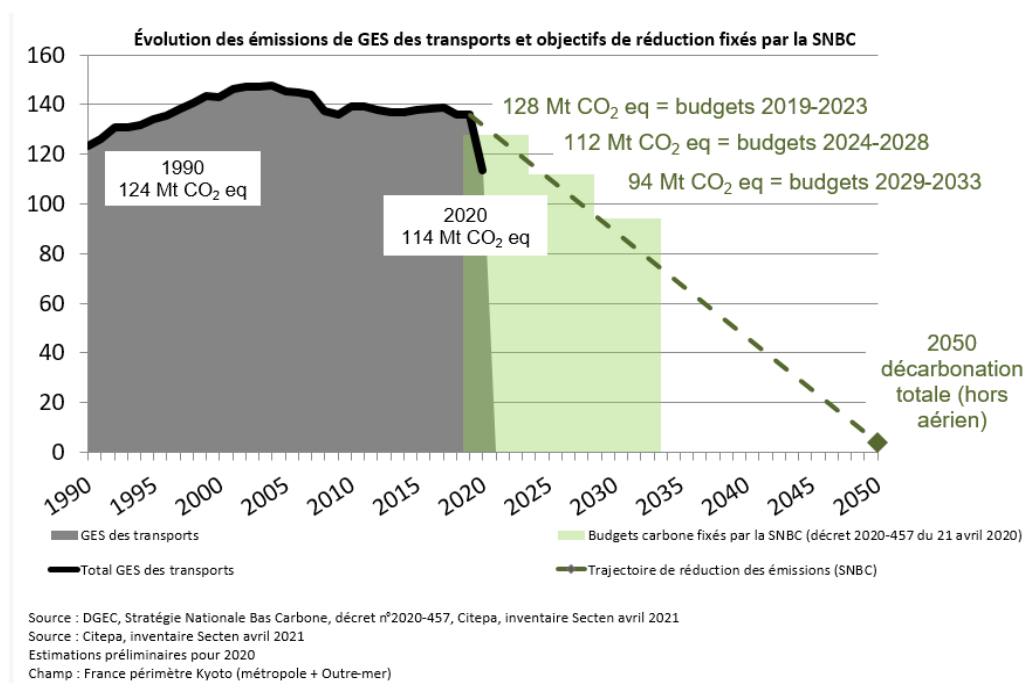


**Le transport est le seul secteur d'émissions de CO2 qui augmente depuis 1990.**

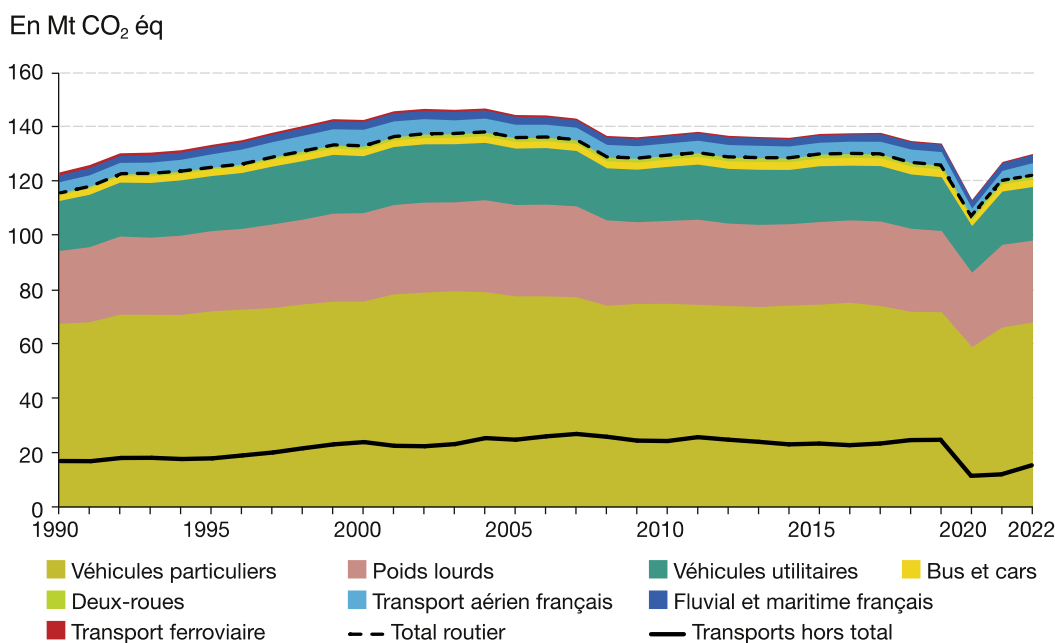
## La Stratégie nationale bas carbone (SNBC)

La « stratégie nationale bas carbone » (SNBC) est une feuille de route pour la France, publiée en novembre 2015. Elle doit permettre à la France d'honorer ses engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) aux horizons 2030 et 2050 et pour cela vise à porter les émissions de gaz à effet de serre à 140 millions de tonnes (contre près de 600 millions de tonnes en 1990, soit quatre fois moins).

### Des objectifs ambitieux : 25% de moins en 2030 par rapport à 1990, ...



### ... démentis par la réalité : 2022 est au même niveau qu'en 1990 !

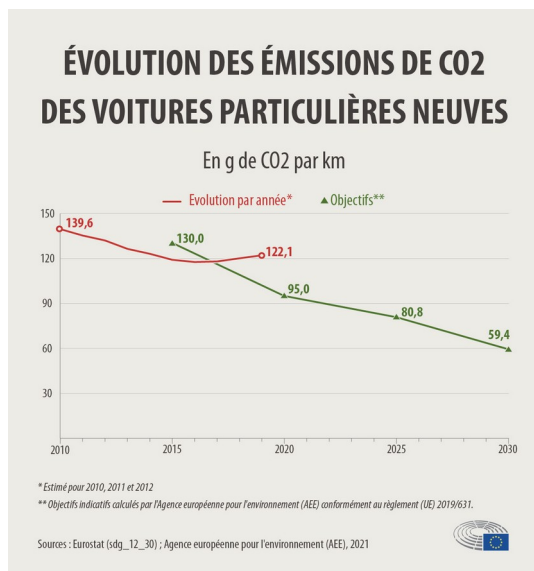


## 5. Quelles perspectives pour la voiture individuelle ?

Peut-on atteindre les objectifs de la COP21 en améliorant la motorisation des voitures individuelles ?

moteur thermique "classique"

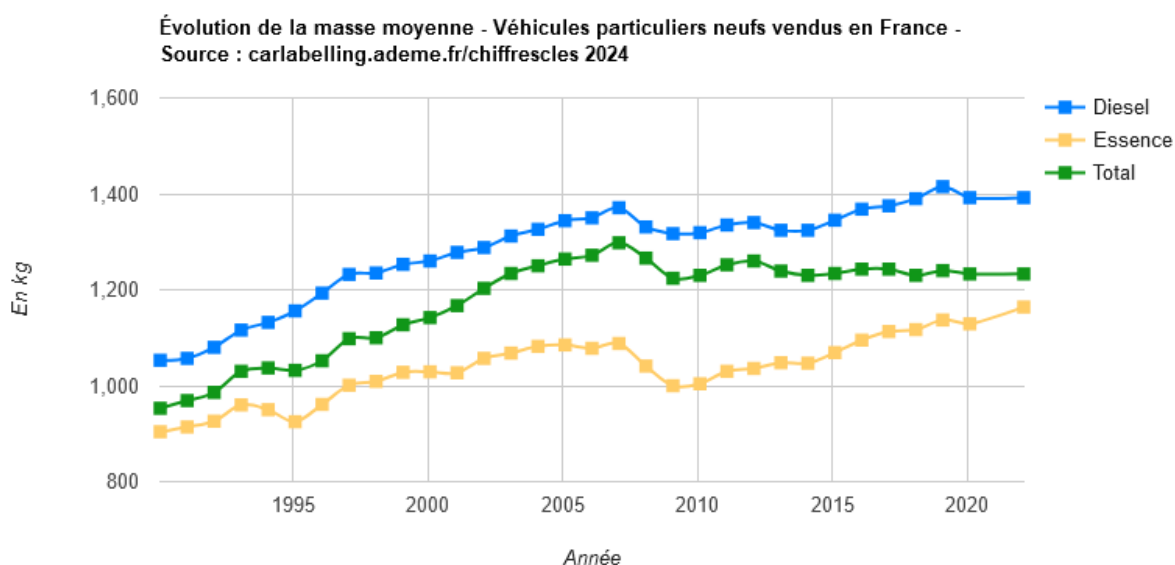
<https://www.europarl.europa.eu/topics/fr/article/20190313STO31218/emissions-de-co2-des-voitures-faits-et-chiffres-infographie>



Le niveau de pollution des voitures thermiques stagne.

C'est lié au poids croissant des véhicules. La masse moyenne est passée de 900 kg en 1990 à 1 200 kg en 2022.

<https://carlabelling.ademe.fr/chiffrescles/r/evolutionMasseMoyenne>



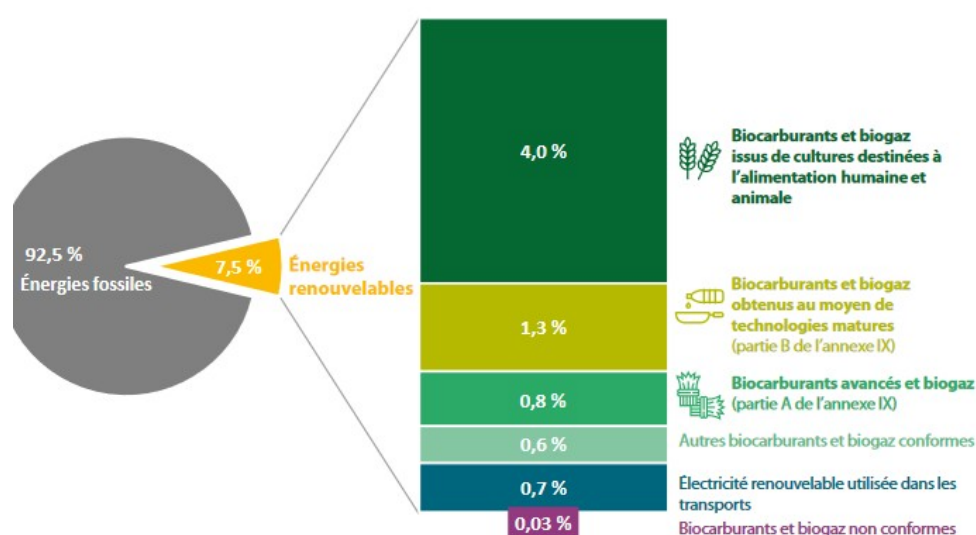
Le poids des voitures est en plus un facteur d'aggravation de la pollution aux particules fines, car une partie importante de la pollution liée aux véhicules vient de l'usure des pneus et des plaquettes de freins. La pollution aux particules fines est à relativiser car la principale source de pollution en la matière est le résidentiel.

Cela montre l'inefficacité environnementale des ZFE qui s'appuient essentiellement sur le renouvellement des voitures, sans tenir compte du poids du véhicule et du nombre de kilomètres parcourus.

## Agrocarburants

Ces agrocarburants sont conçus pour compléter l'essence et le diesel, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'essentiel des agrocarburants disponibles sont dits de "première génération", c'est à dire produits à partir des matières premières d'origine biologique, principalement des plantes et des matières organiques.

[https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2023-29/SR-2023-29\\_FR.pdf](https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2023-29/SR-2023-29_FR.pdf)



Les hectares d'agrocarburants produits sur le sol européen sont réalisés à partir du colza, de la betterave ou du blé se font sur des terres initialement utilisées pour des productions alimentaires. C'est une source de pollution supplémentaire, car les grandes cultures qui reçoivent le plus de traitements phytosanitaires sont le colza, la betterave sucrière et le blé.

Deux-tiers de l'huile de palme importés en Europe sont actuellement utilisés pour produire de l'énergie. Les huiles issues de plantes servant à fabriquer le biodiesel sont issues à 15% d'huile de palme actuellement, principalement via des importations d'Indonésie et de Malaisie; et à 5% de soja, principalement importé d'Argentine. La 3e plus grande forêt tropicale du monde, en Indonésie, a été décimée de moitié ces quelques dernières années. Bornéo, ayant été particulièrement affectée par l'expansion des cultures de palmiers à huile.

La production de agrocarburant est source de pollution et rentre en concurrence avec les besoins alimentaires.

## Carburants de synthèse « e-fuels »

Bien que l'Union Européenne ait adopté à la quasi-unanimité l'interdiction des ventes de véhicules à moteur thermique à partir de 2035, la Commission devrait valider d'ici

l'automne 2024 la possibilité d'utiliser des carburants de synthèse .

Les carburants dits "e-fuels" sont réalisés à partir de sources d'énergie renouvelables et de CO<sub>2</sub> capté soit dans l'atmosphère, soit dans les effluents de sites industriels. Les e-fuels sont compatibles avec les moteurs à combustion interne actuels.

Ils sont produits avec de l'énergie électrique. Le résultat est au final beaucoup moins efficace qu'avec la voiture électrique : avec la même quantité d'électricité, une voiture électrique peut parcourir 3 à 5 fois plus de kilomètres qu'une voiture avec un moteur thermique utilisant de l'e-fuel.

## Voitures électriques

Le lithium est un élément indispensable des batteries électriques. La demande en Lithium pour les voitures électriques augmente chaque année de 20 % en moyenne, alors que l'approvisionnement en lithium n'augmente que de 6 % par an. Il apparaît que pour équiper une fraction importante du parc existant en moteurs électriques, la consommation annuelle de lithium pourrait représenter en 2040 8 fois plus que la production actuelle mondiale.

Or beaucoup de temps est nécessaire avant qu'une mine ne devienne opérationnelle. Il faut généralement 10 ans entre la découverte d'une mine de lithium et le début des opérations. Cela pose le problème essentiel du pillage des ressources au niveau mondial,

L'extraction du Lithium est coûteuse et elle se fait dans des conditions socialement inacceptables. Il faudrait rajouter à ce tableau les problèmes de recyclage des batteries.

À ceci s'ajoute le fait que le poids des batteries provoque une pollution accrue aux particules fines et une usure supplémentaire des routes.

En France, un véhicule parcourt en moyenne 14 000 km/an, soit un total d'environ 500 milliards de kilomètres effectués (38 millions de véhicules sont en circulation) . Une voiture électrique consommant de l'ordre de 20 kWh/100km, cela fait à peu près 100 milliards de kWh, soit 100 TWh à comparer aux 490 TWh d'électricité produite en France (2023). Cela représente 20 % de l'énergie produite en France. C'est deux fois la consommation d'électricité de la Région île de France ou de la Région Auvergne Rhône Alpes (64 Twh en 2022).

## Conclusion

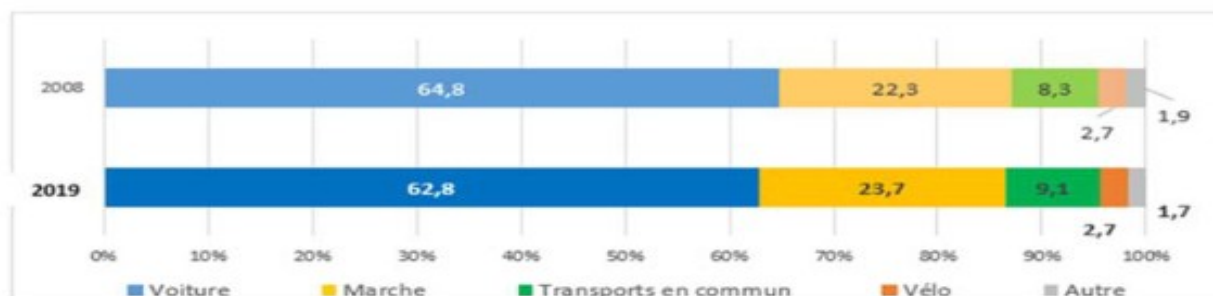
### Remplacer massivement les voitures individuelles

- ➔ ne permettra pas d'atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre (-25% en 2030, -70% en 2040, 100% en 2050) pour lutter contre le dérèglement climatique,
- ➔ ne permettra pas d'atteindre les niveaux recommandés par l'OMS et lutter contre la pollution de l'air aux particules fines (50 000 morts par an),
- ➔ ne changera rien problèmes de congestion et d'artificialisation des sols
- ➔ aura un coût faramineux : au bas mot 140 milliards d'€ pour changer les 14 millions de véhicules crit'Air 3, 4 et 5 (35% du parc automobile).

Cela ne veut pas dire que la voiture individuelle n'a pas d'avenir, c'est son usage massif qui pose d'énormes problèmes. La voiture individuelle, grâce à sa souplesse d'utilisation, restera incontournable en certaines occasions.

La part de la voiture individuelle dans les transports est aujourd'hui largement majoritaire (de l'ordre de 65% de part modale si on intègre la marche), et doit être réduite de façon importante. Or cette part modale ne bouge pas depuis 20 ans !

#### ÉVOLUTION DES PARTS DES MODES DE TRANSPORT (EN NOMBRE DE DÉPLACEMENTS) ENTRE 2008 ET 2019



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

**Il faut réussir à passer à une utilisation nettement majoritaire des transports collectifs et des modes doux (marche, vélo).**

Il n'est pas forcément souhaitable que perdure l'usage de la propriété individuelle de la voiture, qui est d'ors et déjà déjà questionnable : 80% de son temps, une voiture est à l'arrêt ! Il est possible d'imaginer un changement des pratiques avec une intégration au service public d'un service de locations de voitures à des prix abordables, ce qui permettrait de ne pas avoir besoin de faire l'achat d'une nouvelle voiture quand l'existante arrive en fin de vie.

***Le développement et la gratuité des transports publics apparaissent comme la meilleure réponse aux crises climatique, sanitaire, sociale.***

***Cela permet de favoriser l'utilisation de moyens de transports sobres en ressources tout en sécurisant l'existence en créant un vrai droit à la mobilité.***

**La gratuité et le développement des transports publics : un choix politique qui suppose de faire d'autres choix économiques et sociaux.**

## 6. Quelles pistes pour le financement ?

### Besoins de financement des AOM

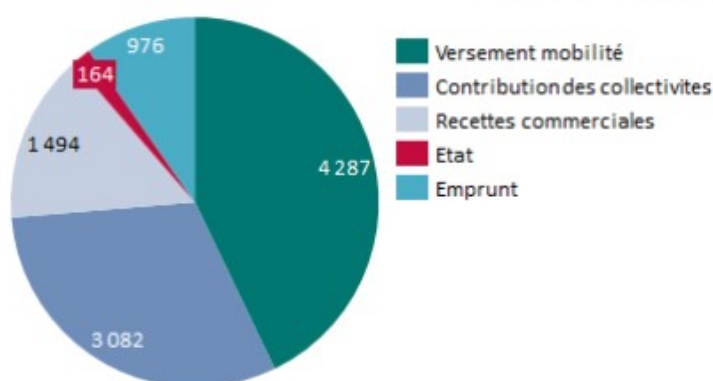
L'autorité organisatrices des transports publics est une entité juridique qui gère les transports publics sur un territoire donné, métropole, communauté urbaine, une communauté de communes, ... jusqu'à la Région comme en île de France avec l'AOM Île-de-France Mobilités ).

### RECETTES DES AOM hors Ile de France Mobilités

<https://www.senat.fr/rap/r22-830/r22-830-syn.pdf>

#### Couverture des dépenses<sup>1</sup> des AOM locales en 2019

(en millions d'euros)



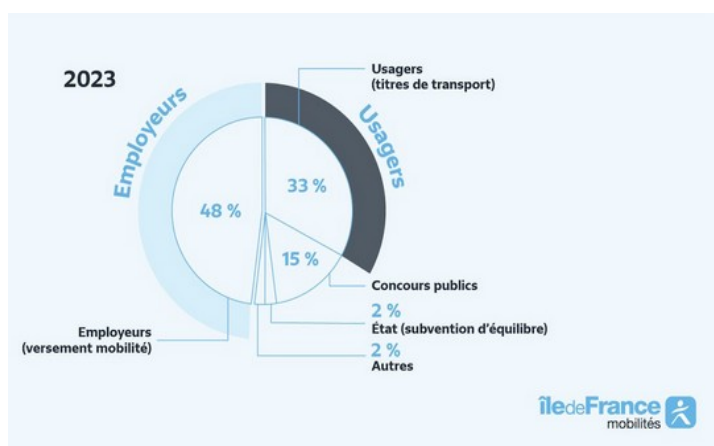
Source : commission des finances, d'après les réponses du GART au questionnaire des rapporteurs

- 43% : Versement mobilité (4.3 Md €)
- 31% : contribution des collectivités (3.1 Md €)
- 15% : usagers ((1.5 Md €))
- 10% : emprunt
- 01% : Etat

### recettes Ile de France Mobilités

(10 Mds € en 2021)

- 48% : Versement mobilité
- 15% : contribution des collectivités
- 28% usagers + 4% employeurs
- 02% : Etat



En moyenne, 70% à 80% des financements est assuré par la collectivité.

C'est très différent d'un pays à l'autre. Par exemple, à Londres l'abonnement mensuel multizone coûte 235 euros, à Paris 86 euros.

La différence essentielle est l'existence du Versement Mobilité qui couvre plus de 40% des coûts de fonctionnement. Le Versement Mobilité est un dispositif unique en Europe.

**Instaurer un versement mobilité partout en Europe pourrait devenir une revendication à l'échelle européenne.**

**Le versement mobilité s'apparente à une cotisation sociale**, car il est calculé sur la masse salariale. Aujourd'hui il est plafonné à 2% de la masse salariale, 3.2% en Île de France.

## Fonctionnement

La mission sénatoriale d'information sur le financement des autorités organisatrices de la mobilité *"TRANSPORTS DU QUOTIDIEN : COMMENT RÉSOUDRE L'ÉQUATION FINANCIÈRE ?" (juillet 2023)*, prévoit :

"Pour que la France atteigne ses engagements en matière climatique, l'offre de transports en commun du quotidien doit progresser de 20 à 25 % d'ici 2030."

"Selon ces hypothèses, l'augmentation des dépenses de fonctionnement prévisionnelles des AOM locales cumulée jusqu'en 2030 pourrait se situer entre 15,6 et 18,1 milliards d'euros."

"Ses dépenses (IDF Mobilités) de fonctionnement devraient augmenter, en cumul, de presque 20 milliards d'euros jusqu'en 2030."

"une augmentation cumulée des dépenses de fonctionnement de l'activité TER de 6 milliards d'euros jusqu'en 2030."

**soit un total de 44 milliards d'euros cumulés d'ici 2030, ou encore 7 à 8 milliards d'euros par an d'ici 2030.**

## Investissements

La mission sénatoriale d'information sur le financement des autorités organisatrices de la mobilité *"TRANSPORTS DU QUOTIDIEN : COMMENT RÉSOUDRE L'ÉQUATION FINANCIÈRE ?" (juillet 2023)*, prévoit :

*"En additionnant le développement de nouveaux TCSP et la rénovation des réseaux anciens, les investissements dans les projets de RER métropolitains ou le renouvellement du matériel roulant, en particulier pour verdier les flottes de bus, le total des dépenses d'investissements en matière de transports collectifs urbains (TCU)1 pourrait, d'après les estimations du GART, atteindre 30 milliards d'euros jusqu'en 2030"*

*"Les investissements prévisionnels d'Île-de-France Mobilités (IDFM) se chiffrent à près de 30 milliards d'euros d'ici 2030"*

**ce qui fait un total de 60 Milliards d'€ cumulés d'ici 2030, soit 10 Milliards par an.**

## Coût de la gratuité et du développement des transports publics

Le coût de la gratuité doit être mis en regard des besoins en fonctionnement et en investissement pour augmenter de 25% l'offre en transports publics :

recettes usagers :

- recettes actuelles hors IdF : 1.5 milliard d'€
- recettes actuelles IdF : 2.8 milliard d'€
- Total des recettes usagers = 4.3 Milliard d'€

**Si on augmente de 25% la fréquentation, le coût de la gratuité est 5.5 milliards d'€.**

Ce montant est à comparer aux 17 milliards d'€ (7 Milliards d'€ de fonctionnement et 10 milliards d'€ d'investissements) qu'il faudra consacrer chaque année aux transports collectifs si on veut augmenter l'offre de 25 %. Le principal problème financier ne vient donc pas de la gratuité des transports publics (5.5 Milliards d'euros par an), mais de ce qu'il faut faire pour augmenter l'offre (17 milliards d'€ par an), soit 3 fois plus.

Au total, la gratuité associée à un développement de 25% de l'offre coûtera de l'ordre de 23 milliards d'€.

**Augmenter l'offre des transports publics est une nécessité pour répondre aux crises climatique, sanitaire et sociale. A partir du moment où on fait les efforts financiers nécessaires pour développer l'offre, autant s'assurer que la population va utiliser les transports publics.**

**La gratuité des transports publics est un puissant levier pour convaincre qu'il faut changer ses habitudes de transport, comme la gratuité de l'école indique à tout le monde que l'éducation c'est essentiel.**

## Coûts de la non-gratuité

Il ne faut pas regarder que le coût de la gratuité et du développement des transports publics.

**Le coût sanitaire** de la pollution aux particules fines est estimé à 1200 € par personne et par an (évaluation INSERM pour Grenoble et Lyon, estimation sénatoriale de 80 milliards d'€ par an).

**Le coût des accidents de la route** est de 50 Milliards d'euros par an

**La dépense en essence** chaque année est de 100 Milliards d'euros dont 50 Milliards vont dans le budget de l'Etat, et plus grave 50 Milliards d'€ partent littéralement en fumée.

**Le budget consacré aux routes** (construction, entretien, ...) est de 15 Md € par an.

**Cela représente 200 milliards d'euros par an**, sans compter les pertes inestimables liées à l'artificialisation des sols, à la perte de la biodiversité, au réchauffement climatique, les heures perdues dans les embouteillages, l'usure des routes, etc .

## Ce montant considérable est le signe d'un fonctionnement qui use les personnes et la planète. C'est pourquoi il est urgent d'en sortir.

Une baisse de 25% de ces coûts représente un gain de 50 milliards par an pour la collectivité, soit le double de ce que coûterait le développement et la gratuité des transports publics à l'échelle de tout le territoire.

## Financement du fonctionnement

Passer de 2% à 3% le Versement Mobilité hors Ile de France rapporterait 2 milliards d'euros par an et permettrait de financer la gratuité (hors Ile de France) avec une fréquentation accrue de 25%. Pour l'île de France, d'autres mesures doivent être prises, avec sans doute une plus forte implication de l'Etat, comme c'est le cas dans d'autres capitales.

A ceci on peut ajouter (liste indicative) :

- une part accrue du TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques ) pour les collectivités territoriales (la TICPE a rapporté 30 Milliards en 2021, dont 18 pour l'Etat et 10 pour les collectivités territoriales, on peut imaginer faire 16 – 12 et dégager 2 milliards d'euros,
- une taxe sur les autoroutes, qui ont fait 4 milliards de bénéfices net en 2021 (430 000 € en moyenne pour chacun des 9 000 km en service ),
- la généralisation des impôts fonciers sur les bureaux et les surfaces commerciales,
- etc.

Le rétablissement de l'ISF rapporterait 4 Milliards d'euros. On peut imaginer un ISF climatique comme le réclame Oxfam, car En France, les 1% les plus riches émettent en moyenne dix fois plus de CO2 par an par leur consommation (40,2 tonnes) que la moitié la plus pauvre des Français (3,8 tonnes).

Pour atteindre nos objectifs climatiques d'ici 2030, les 1% des Français les plus riches doivent diviser par 10 leurs émissions, lorsque les 50% les plus pauvres doivent les réduire d'un quart pour arriver à 2,8 tonnes de CO2.

Bernard Arnault, le Français le plus riche, a ainsi une empreinte carbone de consommation 1 270 fois supérieure à un Français moyen.

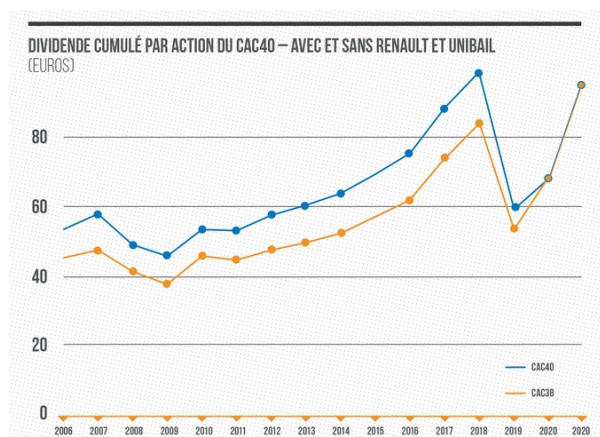
Ce sont des ordres de grandeur, mais cela indique qu'il est possible de trouver le financement pour couvrir les 6 milliards d'euros pour financer la part de fonctionnement due à la gratuité et au développement.

## L'augmentation du Versement Mobilité est légitime et supportable par les entreprises.

C'est légitime, car c'est les demandes des groupes financiers et industriels qui sont à l'origine des mécanismes de métropolisation, et des phénomènes de concentration et de congestion qui en résultent. Ce n'est qu'une internalisation des nuisances provoquées.

C'est supportable, car les chiffres des dividendes versées montrent que les grandes entreprises réalisent d'importants bénéfices.

Il est utile de mettre en regard l'évolution du taux de pauvreté à 60% depuis 2001 passant de 12,4 % à 14,5 %, soit 9 millions de personnes), et celui des dividendes du CAC40.



## Financement des investissements

Un montant de 60 milliards d'investissements est largement supportable sur 10 ans et peut se financer via la dette, d'autant plus que cette dette est en fait un investissement utile qui va créer d'importantes économies au sein de la société française, bien supérieures au montant de l'investissement.

## Conclusion

***Financer la gratuité et le développement des transports publics peut se faire de multiples façons.***

***L'essentiel est la volonté politique de le faire.***