



LE GOUV

*Gouvernement à but non lucratif*

Rapport du  
COMITÉ CITOYEN  
TRANSPORTS

AVRIL 2021

## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

1/ Obligation au transporteur transitaire de prendre les autoroutes qui sont à proximité de leur trajet.

2/ Drogation pour utiliser les axes secondaires pour les transporteurs s'arrêtant dans les lieux de restauration et d'hébergement ainsi que pour effectuer leur livraison ou chargement.

S'appuyer sur les portiques écotaxe déjà existant pour contrôler les éventuels fraudeurs, la fraude doit être punie sévèrement afin de protéger notre infrastructure routière.

3/ Le frais de transitaire devra faire l'objet de transports divers. Le transport ferroviaire nous a paru une bonne alternative et avantageuse pour les transporteurs transitaires.

## LE TRANSPORT DE PERSONNES

Dans un but d'égalité sur notre territoire quant au déplacement des personnes nous en sommes arrivés à la conclusion suivante : la gratuité des transports doit être imposée dans toutes les agglomérations, villes et communauté de communes.

### **La gratuité des transports publics urbains.**

En France, 35 villes ou communautés ont déjà des transports totalement gratuits, avec des maires de tous bords politiques, dont la plus importante est la Communauté urbaine de Dunkerque (198 341 habitants) depuis septembre 2018.

### **Pourquoi la gratuité des transports en commun (TC) ?**

Elle est efficace pour la lutte contre la pollution atmosphérique et sonore en diminuant le trafic des véhicules individuels, avec la mise en place des parkings relais gratuits (vélo/bus/tram/trains/covoiturage) à des points-clés, permettant aussi aux habitants plus éloignés de ne plus rentrer en ville en voiture. Le stationnement en ville doit rester payant.

## Quelques chiffres :

- Occupation de l'espace pour le transport de 40 personnes : 40m<sup>2</sup> en autobus / 800m<sup>2</sup> en auto solo (x20).
- Une voiture ne circule pas 95% du temps, alors qu'un bus circule toute la journée.
- Le stationnement en voiture nécessite trois places : au domicile, au travail et pour les courses, loisirs etc. Le bus ne prend qu'une seule place au dépôt, le plus souvent en périphérie de la ville.
- La surface dédiée au stationnement représentait 636 km<sup>2</sup> en France en 2005, soit 0,12% du territoire.
- Un hypermarché, c'est trois fois plus de surface de stationnement que de commerces (et situé de 10 à 20 km des domiciles).
- En ville, 50% des voitures font entre 3 et 5 kms, à une vitesse comprise entre 15 et 20 km/h.
- Une voiture en ville consomme 20 l/100km sur les premiers kilomètres et les filtres ne sont pas efficaces à froid.
- Une voiture émet chaque année 3,5 fois son poids en gaz polluants, dont 90% en ville.
- Espace-Temps : un salarié en TC consomme 300 fois moins que le même en voiture (et pas de temps de stationnement).
- Le coût moyen d'une voiture est supérieur à 6 000 € par an.
- S'y ajoute le coût de la pollution et de l'insécurité routière.

La gratuité est créatrice d'emplois, pour réussir la transition, il faut tout d'abord rendre les TC attrayants, plus confortables, avec plus de lignes et plus de rotations. Le temps de parcours est un élément primordial, il faut que l'utilisateur y trouve son compte par rapport à la voiture, donc le trafic augmente, il faut plus de bus et donc plus de conducteurs. Les contrôleurs deviennent médiateurs. Les points de vente passent en point d'accueil, ou le personnel peut être recyclé vers la conduite, la médiation ou d'autres métiers du TC à inventer.

Elle est juste, car les populations seront à égalité dans l'utilisation des moyens de transports. Elle se fera non plus en fonction de ses moyens mais en fonction de ses besoins. Par exemple, aujourd'hui, un étudiant paie souvent plus cher qu'un salarié bénéficiant d'une carte de transport payée à 50% par son employeur.

Elle augmente le pouvoir d'achat, immédiatement par l'économie réalisée sur les tickets et abonnements.

Elle améliore la vie sociale, tant pour le travail et sa recherche, les loisirs, les études. L'ambiance dans les bus s'en trouve plus sereine, plus de resquillage, un meilleur brassage social (plutôt en centre-ville, moins c'est aussi vrai dans les quartiers périphériques). Les commerces du centre-ville désengorgés voient leur fréquentation augmenter.

## Qui paye ?

Ce que paient les usagers aujourd'hui représente suivant les villes et les dessertes entre 8 et 17% du coût total du réseau.

Le versement direct au transporteur de la contribution employeurs versée aux salariés (50% du coût) compense une partie la perte de la billetterie.

La taxe de versement de mobilité (versée par les entreprises de plus de 11 salariés), peut être augmentée. Les villes qui ont fait le choix de la gratuité ont augmenté de 0,5% cette contribution patronale et aucune n'a connu de difficulté financière.

Et enfin une volonté politique de mettre un peu de l'argent des impôts au service de toute la population et moins sur des constructions de bâtiments public inutiles. Au Havre, Édouard Philippe, malheureusement réélu, promeut un projet de troisième ligne de tram afin de remplacer une ligne TER pour un coût de 320 millions (selon l'étude, on verra à la fin des travaux !). Cela représente plus de 15 années de gratuité.

Toutes les infrastructures routières sont payées par nos impôts, il n'est pas juste de payer deux fois.

### Quelques petites phrases

Quoi de mieux pour aimer sa ville que de pouvoir y circuler librement et sans frais ?

Pour vivre mieux, circuler mieux, respirer mieux, LIBERTÉ, EGALITÉ, GRATUITÉ !

Les problèmes climatiques nous forceront à diminuer l'usage de la voiture individuelle, la gratuité des TC offre une alternative, au lieu de contraindre par des interdictions de type ZFE.

Moins de voitures en ville, ce sont des piétons et des vélos plus en sécurité, plus de piétons et de vélos, ce sont encore moins de voiture et c'est un cercle vertueux qui commence, plus la peine de créer des pistes cyclables.

Moins de voitures, ce sont des espaces qui se libèrent, ils peuvent être réaménagés pour la détente, plantations, jeux d'enfants, des quartiers apaisés.

Moins de voiture, moins de stationnement, moins de cout de création et d'entretien des voiries, ce sont de nombreuses économies.

S'attaquer, non pas à l'automobile, mais à l'excès d'usage qui en est trop souvent fait.

Une fois la gratuité réussie et installée dans les zones urbaines, pourquoi pas l'étendre aux transports régionaux et nationaux, prendre le train gratuitement pour traverser la France au lieu de sa voiture et de construire des autoroutes à n'en plus finir, rouvrir toutes les petites lignes de trains abandonnées depuis finalement pas si longtemps.

Documentation et aides pour le passage à la gratuité :

- Observatoire des villes du transport gratuit : <http://www.obs-transport-gratuit.fr/>
- Quartiers apaisés à généraliser et facilités par la gratuité des TC : <https://votex-velo.paris/plan-de-circulation/>

## CONCERNANT LE TRANSPORT PRIVÉ

1/ Suppression des radars dit pièges (barre de côte, radar embarqué exploité par des entreprises privées, etc).

2/ Réorganisation sur le territoire des radars avec prise en compte des arguments citoyens connaissant le terrain.

3/ Réorganisation des contrôles techniques.

## **POUR L'ENSEMBLE DE LA POPULATION**

Renationalisation des autoroutes avec diminution du prix des péages.

## **À REMETTRE AU PROCHAIN COMITÉ :**

Annualisation des péages avec abonnement pour les transporteurs, afin de les inciter par le biais d'une baisse de la tarification à emprunter les autoroutes plutôt que les axes secondaires.