

<http://pierre-alainmillet.fr/Vers-la-gratuite-des-transport>



Vers la gratuité des transports, une contribution communiste.

- Rencontres -

Date de mise en ligne : lundi 9 décembre 2019

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

J'ai été sollicité par un collectif lyonnais pour la gratuité des transports. C'est un sujet qui est souvent discuté à Lyon, très fortement desservi par les transports en commun, mais moins en première couronne qui a par contre beaucoup de revendications sur les fréquences, l'amplitude horaire et la capacité très insuffisante des transports en commun.

C'est pourquoi j'ai proposé une contribution qui fait le lien entre le besoin de développement des transports en commun et le besoin d'un autre financement, permettant d'aller vers la gratuité.

Un autre projet des mobilités métropolitaines pour aller vers la gratuité.

Les élus communistes portent le projet d'une autre société, débarrassée de toute aliénation, de toute domination de la vie par des intérêts mercantiles. Ils savent aussi que le chemin de cette révolution sociale est long et que le capitalisme et sa société marchande ne se transforme pas par la seule volonté. C'est un long processus historique d'appropriation par les citoyens des moyens de production et d'échanges, autant pour les biens matériels qu'immatériels. C'est un processus qui se construit nationalement dans chaque histoire d'un peuple, et mondialement, dans la construction d'une véritable souveraineté populaire contre la mondialisation capitaliste et militariste.

C'est pour cette utopie d'une société radicalement différente que les communistes sont naturellement ouverts à la gratuité des services publics comme principe futur d'organisation de la société. Vous nous posez la question pour les services de transport urbains. Cette question peut se poser de manière plus générale pour tout service de transport, pour l'eau, l'énergie...

Nous savons qu'il faut cependant des étapes, des projets politiques qui contribuent à transformer les conditions économiques et sociales de ces services, et que ces projets doivent partir de leur situation actuelle, autant en terme d'infrastructures, de modèle économique, d'usages, de niveau d'appropriation citoyenne.

C'est pourquoi nous plaçons la question de la gratuité dans le cadre général d'une autre politique des mobilités de l'agglomération, en partant de la nécessité de répondre aux besoins immenses des habitants, ceux qui vivent dans la métropole et ceux qui viennent y travailler.

Notre premier constat est l'insuffisance criante des transports en commun et l'absence d'ambition des politiques publiques pour y répondre. Le PDU adopté par toutes les forces politiques à l'exception des élus communistes et insoumis, propose un ralentissement dans la progression de la part modale des transports en commun dans la métropole de Lyon, qui n'augmenterait que de 3 points sur 15 ans, alors qu'elle avait augmenté de 4 points sur les 9 dernières années. Nous proposons au contraire de porter cette part à 30% des déplacements, en réduisant la part modale de la voiture au même niveau quand le PDU actuel la laisse à 35%. C'est l'ambition qui correspond à la transformation du périphérique Laurent Bonneway en boulevard urbain apaisé avec un transport en commun circulaire devenant un nouvel "anneau des sciences en TC". Cela suppose aussi un développement rapide d'un véritable RER régional depuis les principales villes de la région urbaine de Lyon, et donc de repenser la place des gares périphériques dans le maillage des transports en commun. Cela suppose de nouvelles lignes de métro et de

Vers la gratuité des transports, une contribution communiste.

tram qui ne soit plus destiné à faciliter l'accès à la part-dieu ou à la presqu'île, mais de faire vivre une métropole multipolaire, comme le prévoit le SCOT.

Tout cela suppose de s'inscrire dans un niveau d'investissement très important. Nous proposons un triplement de l'effort actuel pour le porter à 3 milliards par mandat.

Nous pensons aussi que la réussite de cet objectif de part modale des TC suppose des progrès significatifs dans le maillage fin du territoire, les fréquences et l'amplitude horaire, de même que la qualité et le confort passager.

Cette ambition soulève bien évidemment la question du financement. Il nous semble qu'elle conforte l'approche de la gratuité, car personne ne peut imaginer que les investissements nécessaires seraient finançables par les usagers. Il faut donc affirmer que ce développement des TC est rendu nécessaire par le développement de la métropole et donc par les entreprises qui s'y installent pour profiter de ses infrastructures, ses compétences, ses habitants. Il faut donc augmenter fortement le versement transport, et donc agir au niveau parlementaire pour le permettre. Sans attendre, la métropole peut aussi inciter fortement les entreprises à financer massivement les abonnements de leurs salariés.

C'est pourquoi nous proposons une première étape vers la gratuité en la mettant en place pour les lycéens et étudiants, pour les chômeurs et les bénéficiaires de minimas sociaux.

Nous considérons que la gratuité doit s'accompagner d'une présence humaine plus forte dans les stations comme les matériels roulants, afin de garantir la tranquillité publique. Nous avons l'expérience des groupes de femmes assurant une présence rassurante dans le métro et les trams pour lutter contre le harcèlement. Nous ne considérons donc pas que la gratuité permettrait d'éviter les coûts du contrôle, car nous pensons qu'il faut au contraire maintenir un dispositif de présence diversifié, et un support physique de l'abonnement, permettant d'intégrer une tarification multi-modale incluant les trains, cars et autres services de mobilité comme Velov.

Au total, on ne peut aborder la question du coût des transports en commun pour l'utilisateur sans repenser l'ensemble du plan de déplacements urbains. C'était la demande des élus communistes et parti de gauche de la métropole, bien seuls au moment du vote du PDU il y a 2 ans. Cela devient une urgence pour le prochain mandat métropolitain