

Gratuité dans les transports à Nantes les week-end : enjeu environnemental ou incitation à la consommation ?

A l'heure où la ville de Nantes propose les transports gratuits tous les week end, nous pouvons nous interroger sur la portée écologique et économique de ce choix. Quel financement, quelle étendue, quelles alternatives ? La commission écologie de Solidaires 44 partage quelques réflexions...

En préalable, attardons nous sur la sémantique. A SOLIDAIRES, nous préférons le terme "accès libre" aux transports plutôt que "gratuité". Sur une année, l'investissement estimé concernant ladite "gratuité" les week-ends est d'environ 10 millions d'euros pour Nantes Métropole. Quelques soient les biais considérés pour payer cette facture, il y a bien facture...

D'emblée, la question du financement est donc posée. L'UTP (l'Union des Transports publics et ferroviaires) s'est exprimée sur le sujet et se dit favorable à une tarification dite solidaire « à chacun selon ses moyens, à chacun selon ses besoins ». C'est déjà en partie le cas, sur Nantes, avec les abonnements dégressifs suivant ses revenus. L'équité peut aussi avoir le risque de ne pas convaincre les habitants ayant opté depuis longtemps pour la voiture. A Dunkerque, ce sont les entreprises qui ont payé la facture avec une hausse de la taxe transport.

D'un point de vue social, concernant les 1800 travailleur.euses de la Sémitan, l'impact sur les conditions de travail ne semble pas insurmontable, selon nos collègues de SUD Sémitan. Ils auront une cadence de travail proche des week-ends de fin d'année. La marge de manœuvre existe quant aux roulements de ces week-ends, car la capacité de remplissage maximale est loin d'être atteinte. Concernant les incivilités, dans les quelques villes où l'accès libre les samedis/dimanches a été instauré, c'est plutôt la décreue : bonne nouvelle!

Sur l'initiative phare d'alliance de fin de campagne municipale 2020, la maire de Nantes avance : « C'est une mesure bonne pour le pouvoir d'achat et bonne pour le climat ». Un des objectifs affiché, de toute

évidence, est de réduire la place de la voiture au Centre ville pour une amélioration de la qualité de l'air. Il faut donc que les déplacements en transports en commun soient aussi pertinents en termes de confort et temps que l'automobile. La saturation du réseau est ainsi un enjeu, conséquence d'une offre qui doit pouvoir s'adapter à la demande.



L'offre et la demande sont aussi des sujets relatifs à l'attractivité du Centre ville. Freiner les achats dans les grandes surfaces périphériques pour que le chaland se rabatte sur des magasins plus « classiques » fait aussi partie des préoccupations métropolitaines.

Par l'accès libre au transport, il ne faudrait cependant pas focaliser sur le dessein de repartir « dans le monde d'avant » et relancer la consommation sans s'attarder sur le sens à donner à celle-ci, en sollicitant, de surcroit, des officines souvent peu vertueuses en terme de respect de l'environnement. Favoriser la qualité de l'air d'un côté, participer à la dégradation et pollution de la planète de l'autre : attention au paradoxe.

Comme l'exprimait Delphine Batho, ancienne ministre de l'écologie, dans un entretien concernant la loi Climat : **"Nous n'avons pas d'autre choix que d'organiser une décroissance de la consommation d'énergie et de matières. Mais la décroissance, c'est une société avec plus de bien-être, plus de culture, plus de liens humains, plus de respect des personnes. C'est une société du plus, pas du moins ! Nous devons rompre avec le mythe de la croissance économique, et avec l'idée qu'elle est la solution pour réduire les inégalités. C'est faux, c'est même l'inverse. La croissance détruit les écosystèmes comme les humains"**.

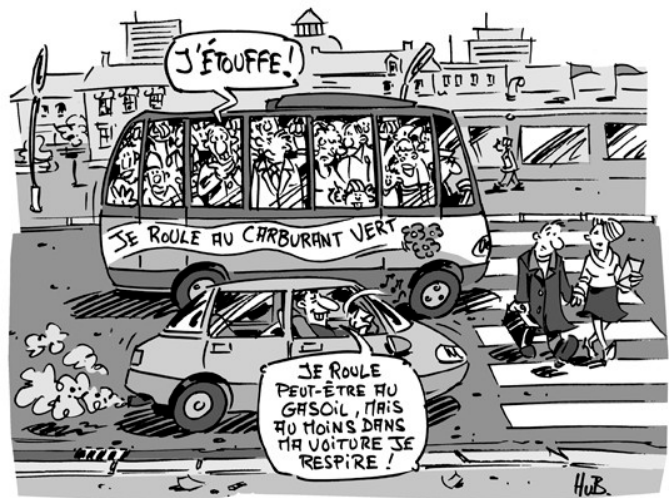
Télétravail et transport : la solution ?

La pratique du télétravail et du travail à distance a explosé pendant les confinements successifs. Nous ne étendrons pas sur les problématiques de productivité, isolement, perte d'appartenance, déconnexion, ça n'est pas notre sujet dans cette publication. On doit concrètement constater que les personnes volontaires ou contraintes à rester leur domicile pour travailler n'ont pas utilisé leur véhicule, ont moins consommé de carburant, ont moins usé leur automobile, ont moins pollué côté transports.

La mise en place d'espaces partagés, type « co-working », dans les communes rurales ou péri-urbaines, financées par les entreprises, pour que les travailleur.euses puissent, près de chez eux, bénéficier d'un lieu de travail collectif avec matériel à disposition. Ce désenclavement des territoires participerait d'une prise en compte des fractures sociales que le mouvement des Gilets Jaunes a mis en exergue.

Toutefois, le coût énergétique des « data » et des hyper connexions demeure prégnant. Comment opérer une balance entre bilan carbone des carburants et bilan carbone du tout numérique, à l'heure de la 5G et des échanges digitalisés ? Une réunion en « distanciel » est-elle plus polluante qu'une réunion en « présentiel » ? Une armoire remplie d'archives est-elle plus vertueuse qu'un coffre-fort numérique remplies de données ? Ces champs sont toujours en friche revendicative, il nous faudra y forger une pensée militante !

Concernant l'accès libre aux transports en commun en semaine, qui peut être séduisant, il pose des problèmes bien plus complexes (financement, cadencement des transports, parkings relais, etc). Seule une grande ville au monde s'est lancée (Tallinn en Estonie, 430 000 hts) et le bilan est mitigé. Toutes les autres, après étude, on fait marche arrière. Ceci dit, les samedis et dimanches sont loin d'être les jours où les voitures empruntent le plus la concentration urbaine. Nous constatons pourtant que les principaux bouchons se situe en semaine, aux heures de pointe d'embauche et de débauche ; les voitures se suivent à l'arrêt, crachant leur pollution, avec très souvent une seule personne dans le véhicule. La politique de gratuité, pour être efficace, gagnerait à s'étendre aux transports en commun péri-urbains, avec financement par les entreprises, qui doivent financer a minima 50% des cartes d'abonnement Sémitan.



Gratuité totale en semaine ? La question reste ouverte : Est-ce qu'une défiscalisation des frais de déplacements professionnels pourrait davantage être fléchée vers une fiscalité de transport écologique, pour continuer à financer les collectivités territoriales ? Ainsi, des lignes de TER, tramway, voire chronobus supplémentaires pourraient voir le jour, dans un investissement d'envergure. Les travailleur.euses bénéficieraient de transports en communs gratuits pour aller travailler. Le bilan carbone en serait mathématiquement amoindri ! Cependant, la saturation risquerait d'être rapide. Les constructions de nombreuses lignes demandent des investissements à longs termes, avec une planification pas forcément compatible avec le court-termisme

politique. L'offre devrait précéder la demande. Un pari budgétaire qui mérite des débats citoyens...

En l'état, l'accès libre aux transports en commun s'avère une solution partielle pour lutter pour l'environnement, car elle doit être accompagnée de choix de société. Néanmoins, moins circuler en véhicule à carburant, c'est forcément moins polluer... il en faudra davantage pour endiguer les émissions de gaz à effet de serre. Si on doit lier le rapport entre travail et transport, la contribution des entreprises dans le financement d'une gratuité étendue ou de lieux de travail décentralisés est une étape intermédiaire. Le renversement de la loi de l'offre et de la demande, par une économie des besoins plutôt que des incitations, procède d'une intégration radicale des enjeux écologiques dans un modèle consumériste voué aux gémonies.