



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

A l'heure où la ville de Nantes propose les transports en commun gratuits tous les week-ends, 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 pour que le débat touche nos syndicats...

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. De plus, l'équité peut aussi avoir le risque de ne pas convaincre les habitant.es ayant opté depuis longtemps pour la voiture. A Dunkerque, ville pionnière en matière d'accès libre aux transports, 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 travailleuses et travailleurs 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, la capacité de remplissage maximale étant 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 décrue : bonne nouvelle !

Sur l'initiative phare d'alliance Vert/Rose 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. L'offre, le cas échéant, 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 surcroît, des officines souvent peu vertueuses en terme de respect de l'environnement.

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 a explosé pendant les confinements successifs. Nous ne nous étendrons pas sur les problématiques de productivité, d'isolement, de perte d'appartenance, déconnexion : ce n'est pas le sujet de cette publication. On doit concrètement constater que les personnes volontaires ou contraintes à rester à 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 certaines communes rurales ou péri-urbaines, financées par les entreprises, a permis aux travailleuses et travailleurs de bénéficier, près de chez eux, d'un lieu de travail collectif avec matériel à disposition. Ce désenclavement des territoires, redonnant « vie », en journée, à certaines communes vues comme « cités-dortoirs », pourrait être une première prise en compte des fractures sociales que le mouvement des Gilets Jaunes a mis en exergue ? Les émissions de gaz à effets de serre des pots d'échappement ne peuvent que s'en trouver diminuées...

Accès libre aux transports en communs en semaine ?

La question peut être séduisante mais pose des problèmes complexes (financement, cadencement des transports, parkings relais, etc). Seule une grande ville au monde s'est lancée (Tallinn en Estonie, 430 000 habitants) 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 participent le plus à la concentration urbaine. En semaine, aux heures de pointe (embauche et débauche) les voitures se suivent à l'arrêt, crachant leur pollution, avec très souvent une seule personne dans le véhicule.

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.

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



En l'état, l'accès libre aux transports en commun s'avère une solution partielle dans la lutte pour un environnement plus sain mais localement, les week-ends, sur Nantes, ce sera probablement une bonne bouffée d'oxygène! Il en faudra forcément 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'un accès libre étendu et de lieux de travail décentralisés pourrait être une étape intermédiaire. Le renversement de la loi de l'offre et de la demande, par une économie des besoins plutôt que d'incitations, procéderait, là, d'une vraie intégration plus vaste des enjeux écologiques dans un modèle de société, ce jour, bien trop consumériste.