

Ce que nous ne voulons pas...

* *la gratuité du système existant en amélioré* : nous sommes plus ambitieux. Nous voulons un système de transport alternatif à la voiture individuelle. D'où la nécessité d'une action collective la plus large possible.

* *que la CAP finance la gratuité* : la CAP doit s'entendre avec les communes non CAP intéressées, mais aussi avec les entreprises, les autres collectivités locales, nationales et européennes. Nous demandons donc, dans les faits, à la CAP de mener une action POLITIQUE envers les différents financeurs et partenaires (SNCF, TER, etc.) pour une mesure d'urgence politique et sociale.

* *que notre campagne se limite à la commune de Poitiers et à la CAP* : notre objectif est de construire un système de transport collectif public qui réponde aux besoins réels et à l'urgence écologique. Poitiers et la CAP peuvent initier un processus, qui pourra s'étendre au delà de ce territoire.

* *négliger l'aspect financier d'un tel projet* : nous pensons qu'il faut raisonner globalement comme nous le commande le climat ou la Sécu, par exemple. On ne peut plus continuer à penser uniquement en terme de coût immédiat pour un individu, ou telle commune ou telle instance étatique ou telle entreprise.

* *une augmentation des impôts* : nous pensons que la distribution des richesses est profondément inégale dans ce pays. Préférer sauver les banques plutôt que de préserver les habitants des menaces climatiques relève d'un choix de société. Tout comme offrir des cadeaux fiscaux aux grandes entreprises plutôt que financer des programmes utiles à tous.

Extrait du Plan de déplacements Urbain de la CAP :

- 65% des déplacements se font en voiture.
- Le centre-ville génère 44% des déplacements des habitants.
- L'accessibilité au centre-ville s'avère de plus en plus difficile du fait du manque de rotation des voitures.
- Les habitants de l'agglomération réalisent 4 déplacements par personne et par jour.

Pollution

4 trajets en voiture sur 10 sont inférieurs à 2 km. Or, les premiers kilomètres effectués sont les plus polluants (50% de sur consommation)

Dans l'Union Européenne

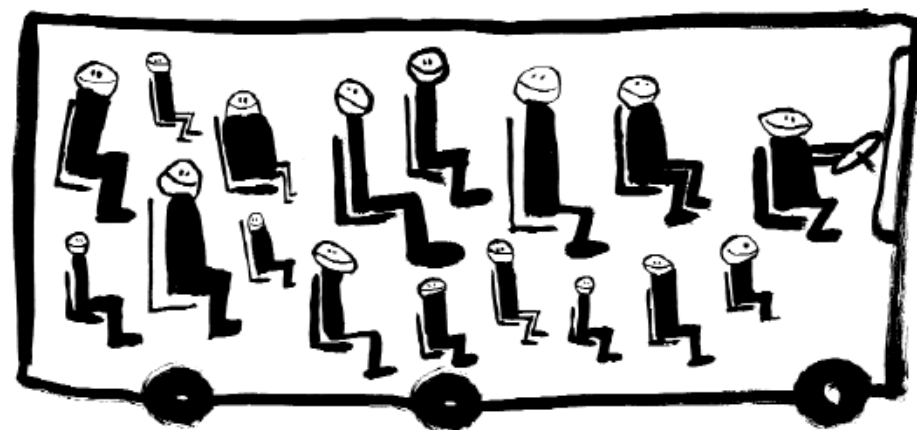
En 1995, le coût des nuisances du trafic routier (pour moitié due à la voiture, l'autre aux camions) dépasse 700 milliards d'euros. Soit 10 % du PIB. La circulation a depuis augmenté. L'automobile a un coût collectif qui n'est pas entièrement pris en charge par ceux qui conduisent.

Une URGENCE SOCIALE ÉCOLOGIQUE et SANITAIRE

Changements climatiques, coûts financiers, pollutions et problèmes de santé publique, accidents, stress, échec du sommet de Copenhague... :
Tout commande de diminuer fortement la place de la voiture en ville et sur les routes.

Une alternative : développer des transports en commun plus attractifs.
Pour cela ils doivent être diversifiés, rapides, gratuits,
et gérés par un service public.

Des transports en commun publics gratuits maintenant



Le Collectif pour la gratuité des transports en commun soutenu par SUD Étudiant Poitiers, l'Union Syndicale Solidaires et Pour une Alternative à Gauche (NPA et Les Alternatifs) veut porter sur la place publique un projet écologique, socialement juste et réalisable à l'échelle locale.

À Poitiers, c'est pour bientôt...



Vous souhaitez vous joindre
à nous ?

[collectif-bus-gratuit
.blogspot.com](http://collectif-bus-gratuit.blogspot.com)

URGENCE SOCIALE

Instaurer la gratuité des transports en commun, c'est d'abord une mesure sociale volontariste de redistribution des richesses collectives, notamment en faveur des foyers les plus modestes.

L'éclatement urbain est l'une des principales causes du gaspillage d'énergie à l'origine du réchauffement climatique. Il impose de longs trajets quotidiens en voiture et accroît les coûts d'infrastructures (réseaux routiers, électriques,...) et les nuisances ordinaires (bruit, pollution, maladies respiratoires, gâchis visuel, ...).

A cause des prix des logements, beaucoup de gens doivent habiter loin de leur lieu de travail. Avec l'augmentation du

coût de l'essence et la crise économique, le piège se referme.

Pour tous ceux qui voient leur pouvoir d'achat diminuer la gratuité des transports serait un plus non négligeable.

Notre but est d'augmenter largement l'utilisation des transports en commun et de favoriser les déplacements et les échanges (travail, activités, citoyenneté, culture...), en particulier pour ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule (chômeurs, jeunes, personnes âgées, etc.)

Les expériences déjà réalisées dans d'autres villes montrent que la gratuité des transports a permis une très forte augmentation de la fréquentation.

URGENCE ECOLOGIQUE

Réchauffement climatique : sacrée voiture !

Le coût du réchauffement climatique a été chiffré à 5.500 milliards d'euros d'ici 2050, soit autant que les deux guerres mondiales ou la crise de 1929 ! En l'espace de 40 ans, les transports sont devenus le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France représentant aujourd'hui 28% des émissions nationales (35 % des émissions de CO2). Dans la CAP, les transports sont responsables de 37% des gaz à effet de serre.

Si l'on veut prévenir cette catastrophe ou en limiter l'ampleur, il faudrait diviser par quatre les émissions annuelles de carbone dans les pays industrialisés tels que la France.

Réduire la circulation automobile

Le gouvernement et les industriels nous font aujourd'hui la promotion des voitures peu polluantes. Mais la solution la plus

efficace, pour faciliter la circulation et améliorer la fluidité routière, reste les transports en commun. Un bus par exemple peut transporter plus de 60 personnes en utilisant la même surface que deux-trois voitures qui transportent en moyenne 1,08 personne. En outre, les transports en commun n'occupent que peu d'espace de stationnement.

Si l'on veut réellement réduire l'usage de la voiture individuelle et les nuisances que cela entraîne, il faut des transports en commun plus rapides, plus efficaces et moins coûteux que la voiture. Ainsi, on pourra changer les habitudes.

Et c'est possible, si les réseaux sont denses, séparés de la circulation individuelle (couloirs réservés) ; si les dessertes sont fréquentes avec des combinaisons faciles entre trains, vélos, parkings, bus, navettes... ; si les services répondent aux besoins réels (par exemple, sur la CAP ou Poitiers-Futuroscope, etc.).

PRECAUTION SANITAIRE

La pollution automobile n'est pas nuisible seulement pour la couche d'ozone. Elle menace aussi notre santé.

Dans les villes, particulièrement, les rejets des automobiles entraînent l'augmentation des maladies respiratoires et

cardiaques. Sans compter les victimes des accidents dont la majorité se produit en ville ou sur les petits parcours.

Tout cela représente aussi un coût élevé pour la société qui n'est certes pas chiffrable mais est bien réel.

UN PROJET REALISTE FINANCIEREMENT

La gratuité des transports existe dans certaines villes pionnières depuis les années 70 (Colomiers et Compiègne) ; dans les années 1995-2000 celles de Vitry, Châteauroux, Issoudun et Mayenne ont suivi l'exemple. La question est à l'ordre du jour dans de grandes villes comme Toulouse, Nantes, etc.

Dans le rapport 2007, remis à la CAP par la régie des transports poitevins Vitalis, les comptes s'établissent ainsi :

Total général des recettes d'exploitation = 18,3 millions d'€ dont recettes d'usagers = 4,8 millions d'€ et le versement transport des entreprises, affecté par la CAP = 12,2 millions d'€. La subvention représente actuellement 66,7% et la recette de billetterie seulement 26% du total. La gratuité des transports n'est donc pas une idée farfelue.

Le financement peut être assuré essentiellement par une contribution plus importante des entreprises et par un choix politique d'investissement des collectivités territoriales, de l'État et de l'Europe.

La participation des entreprises peut être augmentée, car l'usage des transports en commun diminue les accidents de trajet, les retards au travail, le problème de parking des salariés et des clients.

La CAP peut faire le choix de réorienter les budgets actuels, sans augmenter les

impôts, vers les transports en communs gratuits. Aujourd'hui la part du budget de la CAP consacrée aux transports n'est que de 10% alors que cela concerne la qualité de vie de tous les habitants. C'est une question de priorité et de choix politique. Rajoutons à cela l'économie sur les coûts de la billetterie actuelle.

La Région, le département mais aussi les communes hors CAP intéressées par une combinaison avec les transports en commun gratuits de la CAP peuvent aussi participer au financement.

L'État sait trouver des milliards pour éponger les dettes des actionnaires et des banques. La CAP doit exiger une participation importante de l'État au financement des déplacements des citoyens.

Les avantages des transports en communs gratuits entraîneraient des économies sur d'autres budgets qu'il s'agirait de faire participer comme l'équipement du réseau routier, la Santé...

La CAP doit être porteuse d'un raisonnement global et d'une démarche de coût global.

Les transports doivent être assurés par un Service public où se retrouvent élus, usagers et salariés. Cela assure la continuité des services, garantit l'égalité d'accès à tous, permet le contrôle de gestion et d'amélioration des services.