

AGGLO | Transports en commun

La gratuité, « c'est un choix politique »



La gratuité dans les transports publics, un débat qui commence à mobiliser et prendre de l'ampleur. Photo Le DL

En France, déjà trente territoires ont pris le chemin de la gratuité des transports en commun, « soit plus d'un million deux cent mille usagers », calcule Bruno Cialdella, du collectif Pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise. Hier, et encore aujourd'hui, le collectif organise, à Fontaine, une rencontre nationale sur ce thème.

Des intervenants d'Aubagne et de Tallinn, capitale d'Estonie, sont invités à partager leurs expériences sur le passage à la gratuité. Et dans le public, des représentants de Metz, Lille, Rouen, Nancy ou encore Alençon. « Oui, la question de la gratuité prend de l'ampleur. Ici, on a déjà organisé plusieurs moments forts et on a essaimé : il y a le collectif au niveau de l'agglomération, pour l'organisation, plus quatre collectifs locaux à Fontaine, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Égrève et Échirolles ». Une question qui emprunte une voie dédiée et n'est pas bloquée dans les bouchons grenoblois. Elle chemine.

« Le financement de la gratuité est clivant »

Si, en théorie, les militants trouvent de nombreuses oreilles attentives lors des distributions de tracts dans la rue, la question du financement revient constamment comme un obstacle supposé : « Certains nous prennent pour de doux rêveurs. D'autres craignent une augmentation d'impôts locaux », rapportait une membre du collectif. Alors, Bruno Cialdella et ses camarades, pour ne pas rester dans cette impasse, reprennent le débat à la station "départ". « Le financement de la gratuité est clivant. Il faut expliquer pourquoi et pour qui cette gratuité est capitale ».

La gratuité permet d'ac-

céder au droit à la mobilité. C'est indispensable de se déplacer pour travailler, faire ses courses, aller à l'école... ». La gratuité augmente le pouvoir d'achat : « Le budget transport est un fardeau pour certaines familles. Et les conditions imposées pour obtenir les tarifs solidaires du SMTC ne concernent pas tous les pauvres. Le premier tarif s'adresse à des personnes très nettement en dessous du seuil de pauvreté. D'autant plus que ces personnes doivent faire preuve de leur pauvreté plusieurs fois : c'est humiliant ». Et si on oppose au collectif que les plus riches ne prendront pas le bus, même gratuitement, la réponse fuse : « Les salariés de ST Micro ou du CEA ont de très bons revenus pourtant ils prennent déjà les transports en commun ou leur vélo. Donc c'est une idée fautive ».

Évidemment, la question environnementale emprunte une voie rapide vers la gratuité, sans qu'il soit nécessaire de développer les bienfaits du transfert de la voiture vers les transports en commun. Santé, pollution, bouchons, économie paralysée par des déplacements contraints, solidarité... « Autant de raisons qui militent vers la gratuité ». Sauf que la gratuité a un coût. Qui pour le supporter ? « C'est un choix politique. Aujourd'hui certains préfèrent réaliser des travaux pour fluidifier la circulation... jusqu'à ce qu'il y ait à nouveau trop de voitures et de camions sur la rocade... »

Le personnel chargé de la billetterie et du contrôle, la qualité du service, l'inquiétude de la privatisation... autant de sujets qui nécessitent de poursuivre la route du débat et l'échange d'expériences.

Katia CAZOT