

Groupe de travail « tarification » n°2 du 11 mai 2016
Atelier n°1 : « quel financement de la mobilité dans le périurbain : quelle répartition du financement des infrastructures et services entre usagers et contribuables ? »
Synthèse

Conformément à la règle de confidentialité fixée par le groupe de travail, le compte-rendu détaillé de la réunion n'est diffusé qu'aux seuls membres du groupe.

Participation : 23 personnes.

Voir liste de présence ci-jointe.

Ordre du jour :

- rappel du processus de concertation ;
- quelques données relatives à la mobilités ;
- les coûts collectifs de la mobilité : l'exemple du Pays Voironnais ;
- les coûts individuels ;
- le débat.

Voir support de présentation ci-joint.

Le débat : synthèse des avis exprimés lors du tour de table :

- par les partisans de la tarification :
 - tout à un coût, les usagers doivent être mis à contribution ;
 - la tarification doit permettre d'améliorer la qualité du service ;
 - il faut taxer l'utilisation de la voiture individuelle pour développer les autres modes de rabattement ;
- par les opposants à la tarification :
 - il faut inciter fortement à l'utilisation des transports collectifs pour les trajets domicile-travail, compte tenu des enjeux environnementaux et de santé publique, et ne pas créer de frein ;
 - il vaut mieux taxer les voitures qui roulent que celles qui sont stationnées dans les P+R ;
 - la tarification serait un coup supplémentaire pour des usagers dont les revenus sont moyens voire modestes ;
 - les usagers contribuent déjà au service en tant que contribuables ;
 - l'intérêt économique de la tarification reste à démontrer (rapport coût / avantage) ;
- les avis, en partie partagés, indifféremment des positions :
 - les problèmes de mobilités sont les conséquences des politiques d'aménagement du territoire ;
 - la tarification doit s'inscrire dans une politique globale et répondre à des objectifs précis ;

- la tarification doit s'adapter à la situation des usagers (exemples : usagers occasionnels, étudiants) ;
- il faut un traitement plus équitable des différents modes et récompenser les plus vertueux d'un point de vue environnemental : le fait que les consignes vélos soient payantes est jugé incohérent ;
- il faut solliciter le concours financier de la Métro voire d'autres territoires (exemple : Bièvre-Est) qui bénéficient de ces équipements sans en supporter la charge.

Points de consensus :

- la question de la mobilité dans le périurbain et de son financement renvoient à un enjeu de gouvernance : le groupe plaide pour une gouvernance et un financement à l'échelle de la région urbaine grenobloise ;
- la décision de faire payer l'utilisateur est fonction des objectifs de la politique que l'on souhaite mener.