Union pour la Gratuité et le Développement des Transports Rouen

UGDT Rouen : 22 bis rue Dumont d'Urville 76 000 Rouen
transportgratuitmetropolerouen@gmail.com

Les transports publics gratuits dans l'agglomération : cela se joue dans 500 jours !

Les transports aujourd'hui sont payants et demain ?

Dans 500 jours les élections Municipales seront l'occasion de prendre la décision de basculer dans la mobilité gratuite.

Trop de voitures, trop de camions, pas assez de transports en commun ou pas assez réguliers et donc pas assez utilisés.

C'est du temps de perdu, de la pollution, des maladies, des accidents, des dépenses...
Réduire ces nuisances qui coûtent cher à la collectivité serait une économie pour tout le monde.

Les transports en commun sont chers, ne satisfont pas à tous les besoins, passent derrière la voiture toute puissante.

L'école, la rue que nous empruntons sont gratuits, pourquoi le service public du transport ne le serait-il pas ?

L'UGDT s'est créée pour gagner cette liberté, ce droit à la mobilité.
Pour mener campagne sur ces 500 jours nous vous proposons de vous joindre à nous !

***C'est plus juste* : OUI**

Ce n'est pas par plaisir que l'on effectue les trajets domicile-travail, mais par nécessité. Celles et ceux qui habitent dans la périphérie urbaine du fait de la ségrégation sociale sont souvent celles et ceux qui effectuent le plus de transport pour se rendre au travail, à l'école ou à l'université et paient pour cela.
La gratuité c'est améliorer le pouvoir d'achat pour tous, c'est **l'égalité** pour se déplacer, elle donne à tous·tes le droit à la mobilité !

***C'est sympa* : OUI**

La gratuité, c'est la **liberté** pour tous·tes de se déplacer pour se promener, aller au cinéma, en famille, …. sans contrainte, ce sont des voyages apaisés : il n'y a qu'à monter à bord.
Le constat est unanime, dans toutes les villes qui en ont fait l'expérience, 80 à 90% des utilisateurs·ices sont satisfait·es et pensent que les bus sont plus conviviaux.

***C'est possible financièrement* : OUI**

Les revenus de la billetterie, 32 millions d'euros, ne représentent que 22% du budget de fonctionnement de la TCAR.
Financer la gratuité, c'est financer le montant de ces recettes et prévoir l'amélioration du réseau.
Ces 32 millions ne sont pas énormes, rapportés à d'autres dépenses, comme le surcoût du système levant du Pont Flaubert (70 millions), le coût du contournement Est de Rouen (1,2 milliard), le surcoût des travaux à l'efficacité discutable de la Ligne Nouvelle Paris Normandie évalué à plusieurs milliards, etc. D'autant que la diminution de la circulation automobile permet des économies importantes : entretien des voiries, santé, et la gratuité, c'est moins de frais de billetterie, de litiges, …

Concevoir un budget en faveur de la gratuité sans augmentation d'impôts n'est donc pas impossible, c'est une question de volonté politique, de priorité.

Le Versement Mobilité, la contribution patronale pour les transports que financent les entreprises de plus de 10 salarié.es peut être déplafonnée comme sur l'ile de France: il suffit d'une LOI ! Une hausse à 3 % où plus, permettrait de subventionner la gratuité et l'amélioration des dessertes.

***La Voiture nous coûte cher* : OUI**

Pour la circulation des voitures, il faut les voiries, les parkings, les feux tricolores, les chaussées, les contournements et autres périphériques, sans compter les effets des accidents, les pertes liées aux embouteillages sans fin …
Beaucoup d'argent public est investi au seul service de la voiture, c'est un choix politique d'en attribuer une partie pour les services de mobilité douce et les transports en commun.

C'est moins d'emplois : NON

Les agents des guichets et du contrôle seront employés autrement.
Il y aura besoin d'agents d'accompagnement, d'accueil, d'information.
Il y aura besoin d'agents supplémentaires de conduite notamment, compte tenu de l'augmentation des lignes et du cadencement pour faire face à l'affluence.

C'est plus d'incivilité : NON

Avec la gratuité, il n'y a plus de fraudeur.ses, plus de contrôle, moins de violences. Toutes les villes passées en gratuité le disent : avec l'accès libre beaucoup d'incivilités tombent, la vie est plus tranquille à bord des bus. Les conducteur.ices sont moins stressé.es.

C'est moins de voitures dans le centre ville : OUI

Dans toutes les villes où la gratuité a été mise en place, la fréquentation des transports en commun a considérablement augmenté, allant jusqu'à doubler, en même temps qu'a diminué la circulation des véhicules individuels.
65% des personnes qui utilisent leur voiture tous les jours envisageraient d'utiliser d'autres moyens s'il était plus facile de passer d'un mode de transport à l'autre.

C'est plus de personnes transportées : OUI

A Dunkerque la fréquentation a doublé en un an …
A Montpellier prés de 25 % de plus qu'avant les premières mesures de gratuité.
Sur Rouen la gratuité le samedi amène une augmentation significative, estimée à 15% par la Métropole.

Limitée aux habitant.es de la Métropole : : NON

L'intérêt d'un accès libre est qu'il le soit pour tous et toutes ; donc que l'on habite la Métropole où que l'on soit d'une ville limitrophe, de la campagne, en voyage, de passage pour le travail, qu'importe tout le monde devrait avoir l'accès libre et gratuit au réseau.

C'est mieux pour la santé : OUI

L'étude Aphekom (2004-2006) coordonnée par l'Institut de veille sanitaire indique qu'une diminution de moitié des particules fines émises principalement par les moteurs diesels prolongerait à Rouen la vie de tous les habitants adultes de 4,8 mois, ce qui équivaut à différer plus de 110 décès par an (dont la moitié pour causes cardio-vasculaires). Le bénéfice économique associé à une telle diminution est estimé à plus de 180 millions d'euros par an. Et ce n'est qu'un aspect de l'impact sur la santé.
Moins de voitures c'est moins d'accidents, en 2021 à Rouen c'est 88 accidents causant 4 décès et 110 blessé-es dont 20 graves.

C'est suffisant : NON

Les transports sont attractifs lorsqu'ils permettent à toutes et à tous, à tout âge et à toute heure de se déplacer facilement.
La mise en place de la gratuité doit s'accompagner d'une amélioration des dessertes, des fréquences et correspondances entre modes de transports différents, pour répondre à tous les usages (travail, loisirs…) et à toute heure, pour en finir avec les points noirs, pour tendre à ce que l'offre devienne égale pour tous les points de la Métropole.

La ZFE : NON

Pour limiter la pollution, le but ne peut être de remplacer toutes les voitures par des véhicules électriques, mais de créer les conditions pour qu'il y ait moins de voiture. Le développement des transports en commun et leur gratuité sont des solutions bien plus efficaces que la ZFE pour agir et concilier justice climatique et sociale.
Néanmoins le principe d'une zone à pollution limitée peut se discuter pour les utilisations professionnelles (taxi/VTC/artisans/livreurs/flotte d'entreprise).

D'autres l'ont fait : OUI

Selon des modalités différentes, avec une gratuité totale ou partielle : Aubagne, Châteauroux Tallin (Estonie) Mons et Hasselt (Belgique), …. à Dunkerque en 2018 et Montpellier en décembre 2023 ...le week-end à Nancy Nantes … à Rouen les transports en commun sont gratuits le samedi, tout comme les bacs sur la Seine entre Rouen et Le Havre le sont en permanence.
Partout l'utilisation s'est développée pour aller au travail, en formation, en famille, chez les amis, au cinéma,…. C'est moins de stress, moins d'incivilités, d'agressions...
Partout le bilan est positif, partout revenir en arrière est impensable.

Nous voulons obtenir :

● la Gratuité des transports publics dans la Métropole

● l'extension des lignes

● l'augmentation des cadences

● l'élargissement des horaires

● des mesures favorisant les modes de transports doux, vélo, marche ainsi que le covoiturage, l'autopartage.

● la diversification et la complémentarité des transports publics, avec notamment les lignes SNCF.