



NPA

NOUVEAU PARTI
ANTICAPITALISTE

Il y a urgence sociale, écologique et sanitaire ! **Transports publics gratuits pour tous dans l'agglomération de Rouen c'est possible ici et maintenant !**

Les difficultés dues à **l'accident sur le pont Mathilde**, qui voyait passer plus de 80 000 véhicules par jour, renforcent cette urgence dans une agglomération rouennaise saturée et polluée.

Les travailleurs n'ont pas le choix de leur lieu d'habitat

(et cela d'autant moins pour les faibles revenus ou les précaires) et sont donc soumis plus que d'autres aux

déplacements pendulaires. On peut parler de double peine.

Les **billets et abonnements sont chers**, pèsent sur le niveau de vie des gens modestes. Un billet à 1,5 euro, un abonnement mensuel à 52 euros, et même les demi tarifs, représentent vite des sommes considérables notamment pour les revenus des habitants des quartiers populaires

Les dessertes sont insuffisantes dans nombre de quartiers, et souvent des endroits à fort dénivelé rendant difficile la pratique du vélo ou de la marche à pieds.(exemples : Les hauts de Rouen, Grieu/Descroizilles, St Gervais...).

Les horaires ne permettent pas une vie sociale normale.

Plus de métro après 23h15 pour aller de rive droite à rive gauche en semaine, plus de bus sur la ligne 7 après 22h00, sans parler des liaisons plus lointaines, rien après 21h20 pour Oissel par exemple...

Les cadencements trop longs, 20 min d'attente sur certaines lignes par tous les temps, c'est trop, les rames de métro et bus bondés aux heures de pointe, c'est insupportable !

La circulation à vélo est un parcours du combattant. Les **pistes cyclables** sont peu ou pas protégées, incomplètes et ne permettent pas de traverser la ville en toute sécurité.



Pour nombre d'habitants cela oblige à utiliser leur véhicule personnel, ou à ne pas faire ce qu'ils souhaitent.

Cette absence de politique incitative d'utilisation des

transports en communs provoque une utilisation massive des voitures, sans compter la circulation des poids lourds, y compris avec des charges dangereuses, dans le centre ville. Ces embouteillages, c'est plus de réchauffement de la planète (37% des gaz à effet de serre proviennent des transports), c'est plus de pollution, c'est aussi plus de cancers. L'OMS vient de faire du diesel un cancérigène certain pour l'humain. **Réduire la pollution de moitié à Rouen éviterait 54 décès par an** selon l'Institut de veille sanitaire (*Programme de Surveillance Air & Santé – 9 villes*).

Depuis le blocage du pont Mathilde, malgré les limites des mesures prises, quinze mille voyages supplémentaires par jour (+8% sur le réseau de transports en commun), deux lignes de tramway qui progressent de 13%, la ligne 7 (axe nord sud) de 15% et les lignes TEOR de 6% : les rouennais ont immédiatement compris que la meilleure solution, c'était de développer les transports en commun.

Le développement d'un grand service public des transports, gratuit, rapide, efficace, de qualité, aux horaires très larges et allant partout, c'est la justice sociale et l'arrêt de l'isolement ; le contraire des transports en commun bondés aux heures de pointe et des bouchons pour tous...

Pourquoi la gratuité est possible :

Quel bilan lorsqu'elle existe ?

23 réseaux de transports urbains, sur 290, ont fait le choix de la gratuité totale pour les usagers dont sept communes de plus de 40 000 habitants Aubagne, Castres, Châteauroux, Compiègne, Muret, Vitré, Gap. Hasselt en Belgique, et plus récemment Tallin en Estonie ont également fait ce choix.

Elles en tirent toutes un bilan très positif : hausse de fréquentation, amélioration du service rendu, économies réalisées sur les coûts des validateurs de titres de transport, la billetterie et le contrôle. A Aubagne, durant les six premiers mois de gratuité, la fréquentation fait un bon de 70%. Entre 2008 et fin 2011, le nombre d'usagers progresse de 146%, à Châteauroux, dix ans après l'instauration de la gratuité, la fréquentation a progressé de 208%.

Pas de ticket donc le conducteur n'est plus un contrôleur. Les relations entre les conducteurs et les passagers s'améliorent.

La gratuité, en plus de créer de la mobilité, attire de nouveaux usagers, parmi lesquels les jeunes de moins de 18 ans et les personnes disposant d'un véhicule motorisé (deux-roues ou voiture). A Châteauroux, une étude montre que plus de la moitié des usagers dispose de revenus mensuels inférieurs à 1 100 euros, que d'un nouveau voyageur sur dix n'utilisait pas auparavant les transports en commun en raison du prix des tickets.

Aujourd'hui le prix du billet ne couvre qu'environ 20% du coût total des transports en commun dans l'agglomération. Le reste est financé par le « versement transport » des entreprises de plus de 9 salariés et une subvention de la CREA. Le coût de la gratuité des transports en commun de la CREA, c'est 20 millions d'euros.

Pour faciliter le financement de la gratuité des transports, nous demandons :

- L'augmentation du plafond de la taxe « versement transport » qui mettrait plus à contribution les entreprises pour le transport de leur salariés, un choix politique, à l'opposé du choc de compétitivité du gouvernement Hollande-Ayrault,
- L'annulation de l'augmentation de la TVA sur les transports publics (7%, 10% en 2014), pour revenir au

taux de 5.5% qui était le sien en 2011,

- L'arrêt de la réduction de la dotation de l'État aux collectivités territoriales voté en décembre 2012 par les députés PS.

La gratuité c'est **réduire les frais liés à la billetterie et aux contrôles.**

Cette réduction permettrait de réduire cette part, et d'embaucher pour développer le service public de transport, ses horaires, l'accueil du public, les dessertes, comme le demande le syndicat de la TCAR. En effet l'achat et l'entretien des centaines de distributeurs automatiques, de bornes de compostage dans les bus, les métros et sur les quais, de matériels de lutte contre la fraude, le coût administratif de cette gestion et le coût du contrôle représentent des sommes très importantes.

Veolia a assez profité de nous !

Le **retour au service public**, c'est une économie.

Ce n'est pas à nous de payer les bénéfices des gros actionnaires de l'entreprise privée qui gère les transports en commun.

La TCAR, filiale de Véolia, ex-Vivendi a été condamnée par le conseil de la concurrence du 5 juillet 2005 pour avoir truqué les appels d'offre à Rouen au travers d'une entente illégale. Jamais la CREA n'a demandé une révision des tarifs et des marchés au vue de ces surfacturations.

Cette gestion privée est incapable de faire face aux situations d'urgence car, pour Véolia, le profit passera toujours avant l'intérêt des populations.

Le retour à une gestion publique des transports contrôlée par la population, pas par la logique du profit, sera générateur d'économie, avec la garantie de l'emploi et des avantages acquis pour les salariés, de respect des usagers et de transparence.

La prise en compte des économies sur les autres coûts, « les **coûts cachés** »

Une étude européenne montre que le bruit, la pollution, le changement climatique, les accidents de circulation causés par les automobiles, les frais liés aux infrastructures génèrent chaque année pour chaque automobile immatriculée, en moyenne, 1600 € de coûts pour la collectivité.

Une des conséquences, le bruit a des effets sur la santé qui conduisent à des **coûts de traitement médical** liés à l'hypertension par exemple. Si un particulier pose du double-vitrage sur ses fenêtres pour atténuer le bruit de la circulation, c'est un coût qui n'est pas supporté par l'automobiliste.

Les véhicules particuliers sont responsables de 65 % des émissions de CO2 dues aux déplacements urbains et péri urbains, les véhicules utilitaires de 30 %, les transports en commun de 3 % et les deux-roues de 2 %.

Le « surcoût » résiduel pour la collectivité est compensé par une amélioration de la qualité de vie des salariés et des usagers, et est compensé par des économies sur la santé de la population, la diminution des accidents de la route, la diminution des budgets pour des aménagements routiers... Il peut aussi être compensé par la mise à contribution des employeurs dont les salariés utilisent ce service.

Les moyens existent, il s'agit d'un choix de société !

Privilégier le remboursement de la dette à Dexia ou à la Royal Bank of Scotland, financer des grands projets inutiles et coûteux, à raison de 14 milliards, comme le contournement Est et la Ligne Grande Vitesse Paris-Normandie, au lieu de financer la gratuité, est le choix actuel de la CREA. En ce qui concerne le chemin de fer il suffirait d'un investissement de 200 millions d'euros sur les voies actuelles pour diminuer de 15min le temps de trajet Paris-Rouen-Le Havre.

Notre but est **d'augmenter l'utilisation des transports en commun** et de favoriser les déplacements et les échanges.

Les personnes âgées, les jeunes, les précaires, les personnes à mobilité réduite n'ont bien souvent que les transports collectifs pour se déplacer, pour le travail, pour les démarches administratives, pour les courses, l'accès à la culture, à la santé... La gratuité est une mesure sociale volontariste pour redistribuer les richesses, notamment en faveur des foyers les plus modestes.

On pourra ainsi assurer **le droit aux transports pour tous**, offrir une plus grande mobilité à tous les âges de la vie, quelque soit ses revenus et sa condition physique.

La **gratuité** des transports en commun répond donc à deux **urgences, sociale et écologique**.

La gratuité s'entend comme liberté d'accès à un service redevenu public, comme dans le cas de l'école publique, laïque et gratuite. Il en est ainsi des services publics en général, qui sont des biens communs : santé, éducation, culture, eau.

La gratuité existe dans nombre de domaines : circuler sur le réseau routier secondaire par exemple, tout comme utiliser les trottoirs ou se promener dans les parcs publics et les forêts.

Se déplacer est un droit que seul un service public peut offrir.

La société capitaliste dans laquelle nous vivons a choisi un mode de développement des transports centré sur la voiture, en éloignant les lieux de résidence des salariés des centres villes et de leur lieux de travail, en excentrant et en surdimensionnant les zones commerciales, en amputant petit à petit un réseau ferroviaire de proximité qui était bien développé...

Si les élus qui gèrent la communauté d'agglomération n'ont pas adopté la gratuité, c'est principalement pour des raisons idéologiques. Pour la plupart d'entre eux, la gratuité est un horizon insupportable, car il faut « responsabiliser les usagers ».

Le capitalisme ne supporte pas la gratuité, il veut faire du profit sur tout et contraindre la population à payer pour tous ses besoins.

Parce qu'elle prend à rebours la logique de la marchandisation, la gratuité constitue donc une mesure fondamentalement anticapitaliste, mais aussi antiproductiviste, ce qui n'est pas le moindre de ses intérêts. L'élargissement progressif des espaces de gratuité permettrait en effet de tracer une voie de sortie du capitalisme, tout en construisant une société dans laquelle le bonheur collectif ne se réduit pas à l'addition des consommations individuelles.

Quels transports ?

Pour la transparence et le contrôle des citoyens, des assemblées de quartiers qui définissent leurs besoins, en matière de transports comme ailleurs.

La population a besoin :

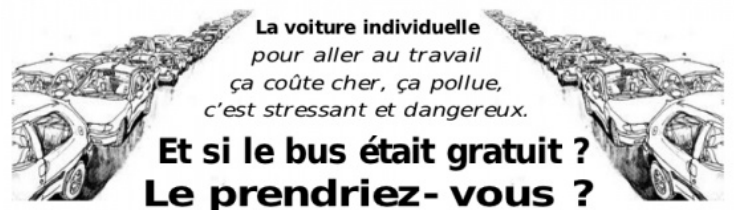
- de transports en commun publics, tant en milieu urbain que rural pour les 45 communes de l'agglomération,
- de transports collectifs non polluants,
- d'une amplitude plus grande des horaires : plus tôt le matin et plus tard le soir,
- de l'augmentation des Noctambus,
- de l'augmentation de la fréquence des métros aux heures de pointe,
- de la desserte de l'ensemble des quartiers de l'agglomération avec davantage de bus transversaux,
- de meilleures correspondances entre les bus, métro et trains,
- de la mise en place de navettes qui sillonnent les rues (surtout en centre ville) en dehors des lignes structurantes et de transport à la demande,
- d'un réseau complet de pistes cyclables sécurisées, et pas de concession de Cyclic au publicitaire Decaux,
- de l'utilisation en tram-train des lignes SNCF Elbeuf-Quevilly-Rouen, Serqueux-Darnetal-CHU-Gare-Deville
- de la réouverture de la liaison ferroviaire Rouen-Évreux,
- de l'utilisation des voies ferrées pour le transport du fret, contre le tout-camion et le tout-autoroute,
- du développement du transport fluvial du fret, des navettes fluviales pour les passagers, des bacs.

Contre le projet de « contournement Est » à péage, tel qu'il est prévu, très cher et inadapté.

Soutien aux salariés de la TCAR :

Ceux-ci luttent contre les exigences de rentabilité de la TCAR qui mettent en danger la sécurité des usagers et celle des salariés. Ils protestent par exemple contre l'absence de pauses suffisantes.

Dans le cadre d'un retour des Transports des villes au service public, le Personnel de la TCAR devra être intégré dans la Fonction Publique Territoriale, évidemment en conservant leurs avantages acquis.



**Pour prendre contact avec le NPA
Envoyez vos coordonnées à :**

NPA

40 Rue des Murs St-Yon

76100 Rouen

Téléphone : 02 35 63 32 02

E-mail : contact@npa76.org

NOM :

Prénom :

Adresse :

Tél :

E-mail :