



Union pour la **G**ratuité et le **D**éveloppement des Transports publics (France)

Arras, Artois Gohelle (Lens-Liévin), Aubagne, Besançon, Bordeaux, Caen, Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Metz, Nancy, Nice, Rouen, Lille/Roubaix, Poitiers, Strasbourg, Tours, Toulouse, Haut-Rhin

**Développement et gratuité des transports publics :
Vivre mieux en préservant la planète, c'est maintenant !**

le 28 septembre 2025

contact@ugdt.fr

Rapport de la cour des comptes : dépasser le faux débat budgétaire et amorcer enfin un vrai virage climatique. le coût de l'inaction est colossal

La gratuité des transports publics, lorsqu'elle est accompagnée d'un développement massif de l'offre, est un outil puissant pour répondre aux enjeux climatiques, sociaux et économiques de notre époque.

L'Union pour la Gratuité et le Développement des Transports publics (UGDT) appelle à recentrer le débat public sur des priorités claires : ce n'est pas le coût de la gratuité pour la collectivité qui freine la transition écologique, mais l'insuffisance criante de l'offre de transports collectifs accessibles géographiquement mais aussi financièrement.

Dans un contexte où nos engagements climatiques imposent un report massif vers les mobilités durables, il est impératif d'investir dans un véritable choc d'offre. Sans cela, il sera impossible de respecter les objectifs fixés par l'Accord de Paris (COP21) et nous paierons chèrement la hausse des températures, à commencer par les moins riches.

L'Union pour la Gratuité et le Développement des Transports publics (UGDT) appelle à un véritable tournant et invite les décideurs à dépasser les débats stériles et les blocages idéologiques pour bâtir un avenir plus juste et durable.

Pour changer les comportements, il faut offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle : un réseau dense, fréquent, fiable et rapide, couplé à une régulation intelligente de l'usage de l'automobile (politique de stationnement, zones apaisées, etc.). Même électrique, la voiture individuelle n'est pas une réponse à la crise climatique.

Toutes les expériences menées en France le montrent : la gratuité, associée à un développement massif de l'offre, stimule un report modal significatif. À Dunkerque, par exemple, la fréquentation des transports publics a doublé en deux ans. À Montpellier, elle a augmenté de 30 % en un an.

Quand on compte, il faut tout compter !

Se focaliser uniquement sur le coût de la gratuité des transports publics (moins de 10 milliards d'euros par an) revient à ignorer des coûts bien plus importants dus à l'inaction.

Quelques chiffres clés :

- **Pollution de l'air** : 100 milliards d'euros par an.
- **Accidents de la route** : 50 milliards d'euros par an.
- **Embouteillages dans les grandes villes** : près de 20 milliards d'euros par an.
- **Dérèglement climatique** : les catastrophes climatiques (canicules, incendies, inondations, etc.) ont coûté 10 milliards d'euros à la France en 2025 et pourraient atteindre 30 à 50 milliards d'euros par an à moyen terme.

Supprimer la barrière du prix du ticket, c'est garantir un droit fondamental : la mobilité pour tous, sans discrimination

- **Éliminer le non-recours aux tarifs sociaux**, qui prive encore aujourd'hui de nombreuses personnes d'un accès régulier aux transports publics.
- **Faciliter l'accès à l'emploi, aux soins, à l'éducation et à la culture.**
- **Augmenter fortement l'utilisation des transports publics** et ainsi contribuer directement à réduire la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents de la route et les embouteillages, tout en limitant la dépendance aux combustibles fossiles et aux métaux rares.

Nos propositions : un cap clair pour respecter la COP21

1. Un choc d'offre massif

- Développement des tramways, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), RER métropolitains et bus en site propre.
- Désenclavement des zones rurales et périurbaines et renforcement de l'intermodalité : gares, parkings-relais (P+R), infrastructures vélo, connexions train/métro/navettes.
- Recrutement du personnel pour augmenter la fréquence, et améliorer la qualité de service et la desserte .

2. Des signaux-prix clairs sur l'usage de la voiture

- Réforme du stationnement et des politiques de tarification.
- Création de zones apaisées et développement des infrastructures pour les mobilités douces (pistes cyclables, zones piétonnes, etc.).

3. Un droit à la mobilité pour toutes et tous

- Gratuité totale, en commençant par les étapes que les élus.es jugent nécessaires (gratuité le week-end, pour les jeunes, les seniors, etc.).

4. Des financements dédiés et pérennes

- Augmentation du plafond du Versement Mobilité (de 2 % à 3,2 %, comme en Île-de-France) et ajout de 0,5 % pour les collectivités instaurant la gratuité.
- Taux minimal de prélèvement du Versement Mobilité pour toutes les Autorités Organisatrices des Mobilités ;
- Meilleure coordination du financement entre bassins d'emploi, métropoles et zones rurales/périurbaines.
- Captation des plus-values foncières générées autour des nouvelles lignes de transport.
- Taxe de séjour renforcée dans les villes touristiques pour contribuer au financement des infrastructures.

L'enjeu financier principal n'est pas la gratuité car aujourd'hui, les usagers financent déjà moins d'un quart du coût total des transports publics. Le reste est pris en charge par les employeurs (via le Versement Mobilité) et les collectivités. Par ailleurs, prendre les transports publics sert l'intérêt général, il est donc juste que ce soit intégralement pris en charge par la société.

Le réel enjeu financier est le développement massif du réseau de transports publics, dont le coût à court terme est bien supérieur à celui de la gratuité. Cela demande des choix budgétaires forts de la part de l'État et des collectivités locales. Ces choix sont des choix politiques qui doivent refléter une vision de l'avenir prenant en compte les retombées positives à moyen terme pour l'ensemble de la société, largement supérieures aux sommes investies dans les transports publics..