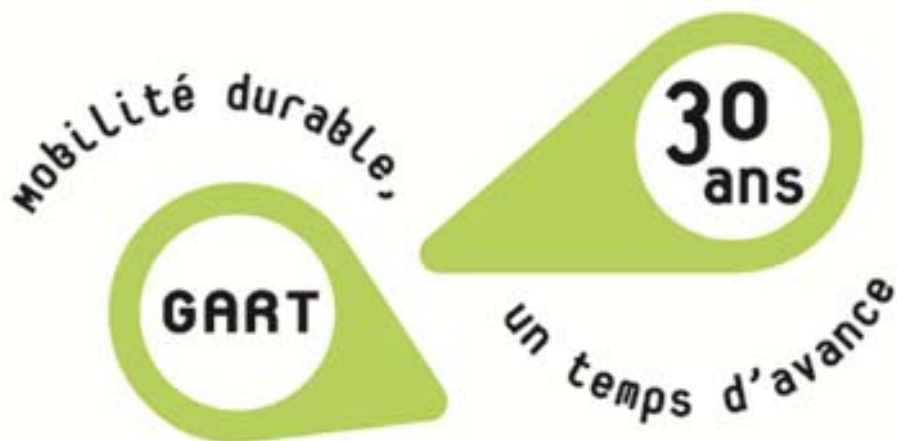


# Régionales 2010

## Les transports au cœur du débat



## Le GART en quelques mots

### ↳ Une association qui fédère les élus responsables de transport

Le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) est une plate-forme d'échanges et de réflexions des élus en charge des transports, toutes tendances politiques confondues, et leur porte-parole à l'échelon national et européen.

↳ **Création** : 1980

↳ **Statut** : association loi 1901

↳ **Adhérents** : 275 comprenant 191 autorités organisatrices de transport urbain, 63 départements et 21 régions (et le Syndicat des Transports d'Île-de-France, STIF)

↳ **Président** : Roland RIES, premier vice-président délégué à la Stratégie et à l'organisation des ressources humaines, à l'Europe et aux transports et déplacements à la communauté urbaine de Strasbourg, maire de Strasbourg, sénateur du Bas-Rhin

↳ **Premier vice-président** : Louis NEGRE, premier vice-président de la communauté urbaine Nice Côte d'azur, sénateur des Alpes-Maritimes, maire de Cagnes-sur-Mer

↳ **Objectifs** : mieux vivre, se déplacer et promouvoir la mobilité durable grâce aux transports publics et aux modes alternatifs à la voiture utilisée de manière individuelle.

↳ **Champ d'intervention** : tous les domaines en rapport avec les politiques de déplacements et les transports publics urbains, départementaux et régionaux, comme la lutte contre la pollution, l'aménagement du territoire, la politique de la ville, l'urbanisme, le stationnement, la circulation, le financement des transports, la tarification, les relations contractuelles entre les acteurs, les livraisons et le transport des marchandises en ville, le fret ferroviaire...

### ↳ Les missions du GART :

↗ être le porte-parole des collectivités territoriales auprès des institutions, du Gouvernement, du Parlement, des instances de l'Union européenne (le GART porte les positions des autorités organisatrices de transport françaises au niveau européen à travers le Conseil des Communes et des régions d'Europe / CCRE) et de la presse ;

↗ favoriser les échanges élus / techniciens des différents échelons territoriaux ;

↗ offrir à ses adhérents des conseils et expertises économiques, financières, juridiques et techniques pour l'organisation et la promotion des déplacements alternatifs à la voiture individuelle ;

↗ susciter et animer le débat sur les déplacements en proposant des solutions pragmatiques et innovantes ;

↗ fédérer les acteurs de la filière transport.

↳ L'action du GART en 2009 / 2010 :

↳ Grenelle de l'environnement :

*Le GART, porte-parole des autorités organisatrices de transport*

- ↳ participation au jury "Appel à projets TCSP" : chiffrage des besoins en transport pour l'objectif de -20% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 / intermédiaire entre l'État et les collectivités locales pour la préparation des dossiers de candidature ;
- ↳ autopartage ;
- ↳ taxation des plus-values foncières ;
- ↳ avancées dans l'articulation des compétences voirie / transport / urbanisme

↳ Soutien aux problématiques de désenclavement des quartiers sensibles

↳ Prise de position sur le Livre Vert "Mobilité Urbaine en Europe"

↳ Service minimum : le GART, lieu d'échanges et de réflexion dans le suivi de la loi

↳ Membre du conseil d'orientation et du programme, le GART participe activement à plusieurs groupes de travail du Programme National de recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres (PREDIT)

*Le PREDIT 4 couvre la période 2008 à 2012. Dans la continuité du PREDIT 3, le PREDIT 4 vise à la fois le développement de technologies, de services, des connaissances et des outils pour enrichir les politiques publiques. Il souhaite également accompagner les évolutions tracées par le Grenelle de l'environnement : progression de 20% de l'efficacité énergétique à l'horizon 2020, priorité aux modes non routiers, développement de la fiscalité écologique et préservation de la biodiversité.*

↳ Signature d'une convention entre le GART et l'ADEME

*Le GART et l'ADEME sont des partenaires de longue date dans le domaine de la mobilité. Au cours des années 2008-2009, les actions menées main dans la main ont été nombreuses. A l'occasion des 22e Rencontres nationales du transport public (Nice, novembre 2009), nos deux organisations ont signé une convention de partenariat. Plateforme d'échanges et de réflexion des autorités organisatrices de transports, le GART mène des réflexions qui englobent tous les domaines en rapport avec les politiques de déplacements et les transports publics urbains, départementaux et régionaux, et a donc avec l'ADEME de nombreuses préoccupations communes : lutte contre le changement climatique, énergie, pollution atmosphérique, urbanisme, circulation, livraisons et transport des marchandises en ville, fret ferroviaire, aménagement ... dans une perspective de développement durable des territoires.*



# GART

GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT



**21** régions sont adhérentes au GART. Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur. L'article 21-1 de la LOTI prévoit pour sa part que les régions « *en sus des services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional au sens de l'article 29 de la présente loi (...) et en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, sont chargés de l'organisation :*

↗ *des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;*

↗ *des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires susvisés ».*

## **Prise de position officielle du GART sur les questions ferroviaires (8 janvier 2009)**

Les élus du GART souhaitent que le dispositif de la loi SRU, prévoyant de faire le bilan de la régionalisation des transports ferroviaires (clause de revoyure) soit effectivement mis en œuvre devant le Parlement. Le GART, soucieux de préserver les intérêts des régions et du développement du transport ferré régional, se prononce en faveur de la nécessaire modernisation des relations entre RFF et la SNCF. Il souhaite que les régions qui le désirent puissent être attributaires de sillons et est favorable à ce qu'une structure indépendante garantisse une attribution juste et impartiale. Le GART partage le constat fait dans le rapport Haenel 1 sur l'état inquiétant du ferroviaire français.

Le GART souligne que :

↪ la baisse des dotations de l'État a un impact lourd sur l'économie générale de ce secteur. L'augmentation des péages pèse fortement sur les régions ;

↪ la reprise par RFF, d'une large partie de la dette historique de la SNCF est également un frein puissant au développement des missions confiées à RFF ;

Dans ce cadre, le GART se prononce pour que l'État prenne en charge tout ou partie de la dette de RFF pour permettre à celui-ci de poursuivre correctement ses missions, cette reprise de la dette pouvant se faire sur plusieurs années. Il souhaite que l'article 4 des statuts de RFF soit modifié pour répondre aux exigences environnementales posées par le Grenelle de l'environnement et à l'effort croissant des collectivités territoriales.

Le GART réitère sa position sur les services assurés par les trains Corail inter cités. Pour le GART, ils relèvent clairement de la compétence de l'État à qui il revient de prendre toutes ses responsabilités, notamment financières.

Concernant la question des gares, le GART souhaite que toutes les autorités de transport concernées (régions, autorités organisatrices des transports urbains, départements) soient associées aux décisions concernant le devenir et l'aménagement des gares.

**Dans ce contexte, le GART saisit l'opportunité des Régionales pour rappeler aux candidats qu'il porte bon nombre de dossiers d'intérêt régional.**

**Trois d'entre eux sont particulièrement d'actualité :**

### **La question des "grandes gares"**

Le 18 février 2009, les élus du GART ont été auditionnés par la sénatrice Fabienne Keller chargée d'une mission par le Premier ministre sur le concept de gare contemporaine. Les axes de sa mission ainsi que les propositions correspondantes du GART concernent notamment :

- ↳ la typologie des gares ;
- ↳ le développement de l'écomobilité et de l'inter-modalité ;
- ↳ l'environnement urbain de la gare ;
- ↳ le développement des commerces et des services.

*Pour plus d'informations : voir la note du GART en annexe 1*

### **La question des gares "périurbaines"**

Le GART plaide pour une meilleure prise en compte des réseaux ferroviaires dans la structuration et l'aménagement des zones périurbaines, comme instrument de lutte contre l'étalement urbain. Il souhaite ainsi :

- ↳ que les documents d'urbanisme (SCoT, PLU) intègrent systématiquement les possibilités de desserte ferroviaire des zones périurbaines, de densification de l'habitat et des activités autour des gares ;
- ↳ que soient créées les conditions d'une exploitation efficace des gares (exploitant, matériel roulant, fréquence des dessertes, tarification, rabattements sur les gares) ;
- ↳ qu'un modèle de gouvernance transparent des gares soit déterminé, laissant une juste place aux différents acteurs concernés ;
- ↳ et que soient assurées les conditions de financement du développement et de la rénovation de ces réseaux ferroviaires.

*Pour plus d'informations : voir la note du GART en annexe 2*

### **L'information multimodale et la billettique**

La création de l'Agence Française de l'information Multimodale et de la Billettique (AFIMB), dont le GART fait partie, a été inscrite dans le Grenelle 1 puis doté par la loi de finance 2009 d'un budget de 1M€. Elle a pour objectif de créer les conditions favorables à l'intermodalité pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et améliorer l'efficacité de transports publics. Son champ d'action concerne :

- ↳ les échanges d'expériences et bonnes pratiques ;
- ↳ le soutien à la normalisation pour l'interopérabilité des systèmes ;
- ↳ le lancement et le pilotage de la réalisation d'un ou plusieurs projets nationaux.

Dans la perspective d'un accroissement de 35% des transports de passagers entre 2000 et 2020, les systèmes d'information multimodale sont des outils de développement économiques et environnementaux des territoires. La coopération avec l'ensemble des autorités organisatrices, pour répondre aux besoins et attentes des usagers, est donc indispensable. Dans cette optique, le GART a mis en place un groupe de travail Systèmes d'Information Multimodale (SIM) qui réunit l'ensemble des autorités organisatrices. La région est un acteur essentiel dans la mise en œuvre des systèmes d'information multimodale et permet donc de répondre concrètement aux enjeux de mobilité durable de demain.

### **Versement transport régional**

Compte-tenu des besoins financiers des Collectivités pour le développement des transports collectifs, d'autres leviers financiers doivent être recherchés. Le GART considère que le versement transport (VT), qui repose actuellement sur un périmètre urbain, doit être élargi pour correspondre à la réalité de la chaîne des déplacements.

C'est la raison pour laquelle des parlementaires du GART ont déposé, dans le cadre du projet de loi Grenelle, l'amendement suivant : « *De nouveaux outils de financement seront mis à disposition des régions. Le versement transport sera étendu géographiquement et son taux modulé afin de contribuer au financement des transports régionaux de voyageurs* ».

Dans le cadre de la réforme territoriale et dans le contexte de transformation de la fiscalité locale, le GART restera attentif aux enjeux concernant les ressources fiscales destinées aux transports collectifs interurbains.

---

Contact :

**GART** (Groupement des Autorités Responsables de Transport)

**Alexandre MAGNY** – Directeur général par intérim

22, rue de Palestro – 75002 – PARIS

Téléphone : 01.40.41.18.19 / Courrier : [gart@gart.org](mailto:gart@gart.org) / Site web : [www.gart.org](http://www.gart.org)

## Prise de position du GART sur la question des "grandes gares"

Le 18 février 2009, le GART a été auditionné par Fabienne KELLER. La sénatrice du Bas-Rhin avait été chargée par le Premier ministre d'une mission sur le concept de gare contemporaine. Les axes de sa mission ainsi que les propositions correspondantes du GART concernent notamment :

### **La typologie des gares**

Il convient de rappeler que la grille de lecture actuelle relève d'une qualification de la SNCF. La réflexion doit se baser sur le fait qu'il existe des niveaux de gares différents : grandes lignes, gares régionales, locales, dont la gestion n'atteint pas le même degré de complexité. A ce titre, il existe certainement une catégorie supplémentaire à introduire entre les grandes gares et les haltes à arrêts rapides.

### **Développement de l'écomobilité et de l'intermodalité :**

Les principales réflexions présentes dans le document sont validées. Il est néanmoins proposé de les élargir en incluant le transport de marchandises ainsi que la connexion des gares avec les aéroports.

### **Environnement urbain de la gare**

La taxation des plus-values foncières liées à la mise en place des projets de transports collectifs en site propre préconisée dans le cadre du Grenelle de l'environnement figure (pour le moment) dans les projets de lois. C'est un levier financier auquel tiennent les collectivités et que le GART a largement défendu.

### **Développement des commerces et des services**

Le développement des commerces et des services dans les gares peut être source de déséquilibre dans le fonctionnement urbain : cette question doit donc être traitée en partenariat étroit avec les collectivités et non pas seulement regardée comme une source de financement pour les gestionnaires de la gare.

### **Gestion des gares et gouvernance :**

Cette question est cruciale. En effet, il existe un manque évident de lisibilité et de cohérence des rôles des différents acteurs intervenant dans la gestion des gares :

- ↳ les autorités organisatrices de transport ne sont pas toujours associées à la concertation ;
- ↳ il est généralement difficile d'organiser les réunions avec la SNCF et RFF ;

- ↳ il existe un manque de clarté entre ce qui relève de la gestion des régions et des autorités organisatrices de transports urbains. Il faut donc étudier la manière dont on alliera les logiques ferroviaires et urbaines ;
- ↳ il existe une déconnexion entre les acteurs qui décident (SNCF, RFF) et ceux qui payent (les collectivités locales étant souvent cantonnées au rôle de payeur).

**Au vu de ces difficultés, deux pistes ont été étudiées**, sur la base des propositions du rapport Haenel relatives aux comités de gares et à l'instauration d'un gestionnaire unique de gare :

- ↳ se cantonner aux propositions du rapport Haenel concernant les comités de gares ;
- ↳ aller plus loin et proposer l'instauration d'un chef de file, à déconnecter du maître d'ouvrage. Sur ce point, les régions appellent à la prudence : la mise en place d'une autorité de ce type pourrait engendrer la responsabilité du financement des gares. De plus, les comités de pilotage institués dans le cadre des contrats de gares ne sont pas assortis d'une autorité "chef de file".

**Les conclusions sur la gouvernance des gares sont les suivantes :**

Il est aujourd'hui nécessaire de trouver un dispositif permettant de formaliser les rencontres entre les acteurs pour impulser de réels échanges sur les gares ; cela nécessite de mettre des outils de coordination à disposition des collectivités locales directement concernées car responsables de l'aménagement du territoire (urbain et régional). Aussi, s'il apparaît souhaitable de généraliser les comités de gares, solution avancée dans le Rapport Haenel et déjà partiellement mise en œuvre, il semble pertinent d'aller un peu plus loin en plaçant cette instance de concertation sous la présidence de l'autorité locale en charge des questions d'urbanisme (qui ne soit pas pour autant "chef de file").

**Par ailleurs, d'autres points devront être abordés lors de la rencontre :**

- ↳ mettre en avant les propositions du GART avancées dans le cadre de la réflexion TER\*4 ;
- ↳ aborder la question de l'accessibilité des gares ;
- ↳ étudier les clés de répartition des financements liées aux évolutions des gares ;
- ↳ quid des problèmes posés par les trams-trains ?

Annexe 2

**Gares périurbaines : points d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré**

**Colloque organisé par  
le Groupement des autorités responsables de transport (GART)  
la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU)  
la Fédération nationale des associations d'usagers de transport (FNAUT)**

*Mardi 29 septembre 2009 – PARIS*

## **Déclaration commune**

### **Le constat**

Dès la seconde moitié du XX siècle, la desserte ferroviaire perd, en France, sa position prépondérante dans la structuration du développement urbain au profit de l'infrastructure routière. La période des "30 glorieuses" voit, en effet, la population française accéder de manière très rapide à l'automobile. Les réseaux de tramways urbains et périurbains disparaissent ainsi que de nombreuses lignes de chemins de fer. La ville change de dimension, l'automobile permettant d'éloigner de plus en plus les lieux d'habitat, d'activités, de loisirs et induisant en retour de nouvelles formes urbaines rendant son usage incontournable.

Ce modèle atteint aujourd'hui ses limites. Les trafics automobiles sont de plus en plus intenses saturant les réseaux de voirie, engendrant des problèmes d'accessibilité à des territoires même en périphérie. Les impacts socio-économiques sont lourds pour la collectivité comme pour les entreprises et les ménages : coûts de l'infrastructure, insécurité routière, temps passé dans les transports, coût de l'énergie. Les conséquences sur l'environnement sont également considérables : consommation d'espace agricole ou naturel, pollution atmosphérique, pollution sonore, dérèglement climatique.

Face à ce diagnostic aujourd'hui partagé, il est indispensable de promouvoir un autre modèle de développement urbain, un modèle où le projet d'aménagement permet de créer les conditions d'une mobilité durable grâce à une nouvelle organisation des réseaux de transports.

### **Les atouts du rail**

Les réseaux ferroviaires, souvent très anciens mais longtemps négligés, sont pourtant bel et bien une chance à saisir pour développer la ville durable de demain. Favoriser un urbanisme orienté vers le rail est à la portée de nombreuses agglomérations françaises. Les gares périurbaines, centres de services des territoires périphériques et pôles de densification de l'habitat et des activités, sont au centre de cette approche. Les élus des communes concernées doivent pouvoir entrer dans un processus de contractualisation portant sur la densification autour de la gare et sa desserte, en utilisant au mieux les étoiles ferroviaires existantes. Il s'agit d'encourager l'utilisation des étoiles ferroviaires existantes ou leur réouverture, les emprises foncières étant encore le plus souvent disponibles.

### **Des exemples à l'étranger**

De nombreux territoires, en Europe ont su saisir cette opportunité avec succès. Des politiques efficaces ont été menées en ce sens chez nos voisins, en particulier en Allemagne (Karlsruhe) et en Italie (Naples, Bologne...), comme le démontre le colloque, organisé par le GART, la FNAU et la FNAUT.

### **Des expériences prometteuses et des projets en France**

Plusieurs expériences de ce type sont déjà à l'œuvre en France qu'il s'agisse des "contrats de gares" à Toulouse, Grenoble, Nîmes, de la réutilisation ou de la rénovation de lignes de chemins de fer à Lyon, de la construction de lignes de Tramway dans les villes d'Île-de-France ou encore de l'ambitieux projet de l'agglomération de Saint-Etienne baptisé "Bahn Ville 2" et destiné à favoriser le développement d'un urbanisme tourné vers le rail.

### **Conclusion**

Le GART, la FNAU et la FNAUT plaident pour une meilleure prise en compte des réseaux ferroviaires dans la structuration et l'aménagement des zones périurbaines, comme instrument de lutte contre l'étalement urbain. Ils souhaitent ainsi :

- ↳ que les documents d'urbanisme (SCoT, PLU) intègrent systématiquement les possibilités de desserte ferroviaire des zones périurbaines, de densification de l'habitat et des activités autour des gares ;
- ↳ que soient créées les conditions d'une exploitation efficace des gares (exploitant, matériel roulant, fréquence des dessertes, tarification, rabattements sur les gares) ;
- ↳ qu'un modèle de gouvernance transparent des gares soit déterminé, laissant une juste place aux différents acteurs concernés ;
- ↳ et que soient assurées les conditions de financement du développement et de la rénovation de ces réseaux ferroviaires.