

Sommaire

Communiqué de presse de synthèse	p. 3
Le GART : 20 ans d'actions pour le transport public	p. 5
Naissance et évolution	p. 5
<i>1980, l'arrivée des collectivités locales dans le jeu des politiques de transport</i>	<i>p. 5</i>
<i>Trois présidents</i>	<i>p. 5</i>
<i>205 adhérents</i>	<i>p. 6</i>
Les grandes causes du GART	p. 7
<i>La promotion du transport public : "la bataille de l'opinion"</i>	<i>p. 7</i>
<i>Le financement du développement des transports publics</i>	<i>p. 8</i>
<i>L'autonomie des collectivités locales</i>	<i>p. 8</i>
<i>Améliorer l'offre de transport public</i>	<i>p. 9</i>
Le projet du GART : "Pour une nouvelle mobilité"	p. 10
Pourquoi ?	p. 11
<i>Des progrès réels</i>	<i>p. 11</i>
<i>Un travail à poursuivre</i>	<i>p. 12</i>
<i>S'adapter aux nouveaux besoins de mobilité</i>	<i>p. 13</i>
Les nouveaux chantiers pour 2010	p. 15
<i>Une mobilisation au service de quatre objectifs</i>	<i>p. 15</i>
<i>Poursuivre quatre chantiers d'ici 2010</i>	<i>p. 15</i>

COMMUNIQUÉ DE SYNTHÈSE

**A L'OCCASION DE SON 20^{ÈME} ANNIVERSAIRE,
LE GART PRÉSENTE SON PROJET "POUR UNE NOUVELLE
MOBILITÉ"**

En cette année 2000, le GART célèbre ses 20 ans. Cet anniversaire est l'occasion de faire le point sur 20 ans de politiques de transports publics et de déplacements, mais aussi d'envisager de nouvelles perspectives d'actions, pour fonder "le projet du GART pour une nouvelle mobilité au XXI^e siècle".

▪ **20 ans de politiques de déplacements : un bilan positif pour les transports publics**

Ces deux dernières décennies ont été décisives pour les transports publics en France. Trois grandes évolutions les traversent, retranscrites dans l'ouvrage rétrospectif que publie le GART à l'occasion de son vingtième anniversaire : "1980 – 2000 : 20 ans de politiques de déplacements"* :

La montée en puissance des autorités organisatrices de transport

De la LOTI de 1982 au projet de loi Gayssot, un long processus de décentralisation des transports publics caractérise la période 1980 / 2000. Il sera terminé au 1^{er} janvier 2002 avec le transfert définitif des transports collectifs ferroviaires d'intérêt régional aux régions.

L'autorité organisatrice de transport constitue désormais un pilier fondamental de l'échiquier des transports publics, aux côtés de l'Etat, des exploitants et des industriels. Le développement et le succès du GART, qui regroupe actuellement 205 adhérents, attestent du rôle renforcé des autorités organisatrices.

Elle s'affirme même aujourd'hui comme un modèle institutionnel de plus en plus pertinent au niveau européen, fondé sur l'équilibre entre un service public de qualité et une mise en concurrence pour l'exploitation du réseau.

Le glissement de la notion du transport public à celle de déplacement

Sous l'impulsion des élus locaux, les transports publics ont quitté le terrain techniciste pour devenir des acteurs à part entière des politiques urbaines. Le projet de transport relève aujourd'hui du projet pour la ville et le territoire, incarné par les politiques de déplacements consacré par les Plans de déplacements urbains décidés dans le cadre de la loi sur l'air.

La hausse de la fréquentation des transports publics

Le regain d'intérêt dont bénéficient les transports publics depuis 1980 se traduit par une hausse de la fréquentation : entre 1985 et 1994, les transports publics enregistrent ainsi une augmentation de leur fréquentation de 10 %. Après une période de recul après 1995, l'usage des transports collectifs est de nouveau à la hausse, et tous les espoirs sont permis grâce à la démarche des Plans de Déplacements Urbains et aux efforts d'investissements consentis pour leur développement (68 milliards de francs d'ici 2010 dans les transports en commun en site propre (TCSP) en province, 22 milliards de francs d'ici

* "1980 – 2000 : 20 ans de politiques de déplacements – mieux vivre avec les transports publics", GART, à paraître le 24 mai 2000, prix de vente : 490 FTTC.

2006 en Ile-de-France).

COMMUNIQUÉ DE SYNTHÈSE

L'opinion publique, consciente des dangers du recours abusif à l'automobile, est largement favorable aux transports publics (94 % des Français considèrent qu'il est nécessaire désormais de les développer) et exprime une attente grandissante envers la création d'espaces urbains d'un nouveau type, libérés pour une part de l'automobile, au sein desquels pourra être réinventé le mode de vie piéton.

▪ Un nouveau projet pour les transports publics pour 2010

Aujourd'hui, si de nombreux progrès ont été accomplis, des difficultés demeurent, notamment dans le domaine du financement des modes alternatifs. Il faut désormais réussir à inverser la tendance à l'augmentation de la circulation automobile; faire face à l'étalement urbain, ou encore prendre en compte la réglementation européenne, notamment en matière de concurrence.

A l'occasion de son vingtième anniversaire, le GART lance son projet pour les déplacements à l'horizon 2010, intitulé "Pour une nouvelle mobilité". Il se structure autour de 4 chantiers : impliquer les Français dans les politiques de déplacements ; imaginer une nouvelle mobilité ; inventer l'urbanisme de la mobilité durable ; mieux gérer les livraisons en ville et le transport de marchandises.

▪ Un large débat initié par le GART au service de ce nouveau projet

Ces nouvelles priorités que le GART se donne pour les dix prochaines années font l'objet d'un large débat, qui se déclinera sur un an et demi.

De nombreuses analyses nourrissent d'ores et déjà les premières réflexions que lance le GART à l'occasion de la célébration de son vingtième anniversaire :

- l'analyse du CERTU "20 ans du GART et 25 ans de mobilité" souligne ainsi l'augmentation de la mobilité tous modes confondus au cours des années 90, avec une part toujours prédominante de l'automobile et une stagnation de la part de marché des transports collectifs.
- l'enquête "PDU, où en est-on ? Analyse des 27 premiers PDU" réalisée par le Comité GART/CERTU de suivi des Plans de déplacements urbains.

Un plan d'action qui se poursuivra en septembre, avec une plate-forme mise en place par le GART pour les élections municipales et se terminera en novembre 2001 à l'occasion du Congrès du GART à Bordeaux.

CONTACTS PRESSE

Agence Précision – Service presse
Magali Faget / Marie-Cécile Gagnaire
5, passage Piver – 75011 Paris
Tél : 01 43 38 22 23 / Fax : 01 43 38 77 77
E-mail : mcg@precision.fr

GART
Pierre Bernard
17, rue Jean Daudin – 75015 Paris
Tél : 01 40 56 30 60 / fax : 01 45 67 80 39
E-mail : pierre.bernard@gart.org

LE GART : 20 D'ACTIONS POUR LE TRANSPORT PUBLIC

Le GART : 20 ans d'actions pour le transport public

naissance et evolution

1980,
l'arrivée
des
collectiv
ités
locales
dans le
jeu des
politique
s de
transport

Le GART, Groupement des Autorités Responsables de Transport, a été créé **le 27 novembre 1980**, lors d'une Assemblée générale constitutive au Sénat réunissant une soixantaine d'autorités responsables de transport sur les 141 existant dans le domaine des transports urbains.

Sa création correspond à **l'appropriation par les élus locaux des politiques de transport** :

- Elle est liée au lent regain d'intérêt dont jouissent les transports publics tout au long des années 70, car ils sont de plus en plus considérés comme un moyen de lutte contre l'envahissement de l'automobile.
- Elle tient aussi à une prise de conscience des élus locaux, qui commencent à considérer les transports publics comme un outil d'aménagement de la ville et du territoire, d'autant que l'État met à leur disposition de nouveaux moyens financiers pour relancer et moderniser les transports collectifs.
- Elle s'inscrit dans un climat de pré-décentralisation.

Les objectifs du GART sont tout à la fois simples et extrêmement ambitieux. Il s'agit désormais, pour les autorités organisatrices de transport, d'exister et de s'en donner les moyens. En d'autres termes, le GART se fixe comme objectif "d'engager le dialogue avec les autres parties prenantes à l'organisation des transports collectifs, particulièrement l'État, les exploitants et les constructeurs de matériel roulant" et de créer "une structure propre aux élus responsables d'autorités organisatrices de transport".

Trois
président
s

La naissance du GART est marquée par la **personnalité de deux pères fondateurs** :

- **Jean Lagarde**, Maire de Lorient, Président du Sivom du pays de

20 ans
de politiques de
déplacements

Lorient et premier Président du GART de 1980 à 1983

- **Jacques Boissieras**, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux et vice-président du GART jusqu'en 1995.

LE GART : 20 D'ACTIONS POUR LE TRANSPORT PUBLIC

En octobre 1983, **Jean-Michel Gadrat** succède à Jean Lagarde à la Présidence du GART. Adjoint au maire d'Angoulême depuis 1977, et vice-président du Sivom du Grand Angoulême, il a participé activement à la fondation du GART.

Depuis 1989, **Jacques Auxiette**, maire de la Roche-sur-Yon, est le troisième Président du GART. Son action est centrée sur l'importance des politiques de déplacements pour la ville et la promotion d'une « culture » des transports publics. Depuis 1990, **Pascale Pécheur** est Secrétaire générale du GART.

205 adhérents **Le GART est un succès dès sa création avec une soixantaine d'adhérents en octobre 1981.**

Avec la mise en œuvre de la LOTI, les départements et les régions arriveront à partir de 1983 au sein du GART.

En l'an 2000 enfin, le GART réunit plus de 200 adhérents.

Evolution du nombre d'adhérents au GART

1981	59 adhérents
1983	plus de 100 adhérents
1986	125 adhérents
1990	150 adhérents
1993	170 adhérents
1996	185 adhérents
2000	205 adhérents

LE GART : 20 D'ACTIONS POUR LE TRANSPORT PUBLIC

les grandes causes du gart

La promotion
du transport
public :

« la bataille
de
l'opinion »

Tout au long de ses 20 ans d'existence, le GART s'est investi dans la promotion des transports publics.

Son objectif est de promouvoir une nouvelle culture des transports, plus favorable aux modes alternatifs.

- De 1983 à 1985, le GART mène plusieurs **campagnes nationales**, en collaboration avec le ministère des Transports et les différents opérateurs des transports en commun.
- Le GART accentue sa réflexion à l'échelle de **l'Europe** dès 1989. Il est à l'initiative de la création de la Commission Transport du Conseil des Communes et des régions d'Europe (CCRE) et est, dans ce cadre, consulté sur les différentes évolutions de la réglementation européenne concernant les transports.
- En avril 1991, le GART crée le **Comité de Promotion des transports publics**, avec l'UTP, le STP et des industriels. Il lance une campagne de communication ciblant à la fois les décideurs politiques et l'opinion publique, dont l'accroche fédératrice est « *Métrobusvaltram – Pour que ça roule* ». Avant les élections législatives de 1993 et les municipales de 1995, le Comité de promotion des transports publics diffuse des argumentaires en faveur des transports publics auprès de Maires, d'élus locaux ou de Parlementaires.
- En 1994, le Comité de Promotion des transports publics, auquel participe le GART, décide de poursuivre la dynamique auprès du grand public en créant **la Journée du Transport Public**. Celle-ci se transforme, en 1998, en **Semaine du Transport Public** dans le cadre de laquelle s'insère la Journée « *En Ville sans ma voiture ?* » organisée par le Ministère de l'Environnement.

Ces actions de communication sur presque vingt ans ont porté leurs fruits. Selon les sondages, **9 Français sur 10 considèrent désormais qu'il est nécessaire de développer les transports publics, et les 3/4 d'entre eux demandent que la circulation automobile soit limitée.**

En 1998, la tendance se confirme puisque 52 % des Français estiment que « la voiture en ville, c'est dépassé » et 87 % que « les transports publics, c'est l'avenir » .

LE GART : 20 D'ACTIONS POUR LE TRANSPORT PUBLIC

Le
financement
du
développement
des
transports
publics

Dès sa création, le GART fait du financement des transports publics son cheval de bataille. Mais les besoins en financement ont toujours excédé les aides aux investissements des transports publics accordées par l'Etat.

- Les élus demandent **la généralisation du versement transport**, taxe créée en 1971 pour la région parisienne puis pour la province en 1973. Ils l'obtiendront bientôt, avec une extension aux agglomérations de 30 à 100 000 habitants puis à partir de 20 000 habitants. Elle représente aujourd'hui 41 % des ressources des transports publics urbains.
- Après deux ans de lutte, le GART réussit aussi à **imposer la mise en place en 1985 d'un régime dérogatoire pour la TVA des transports publics**. Ce nouveau régime ramène la charge fiscale pesant sur les transports publics urbains, de 1 milliard à 300 millions de francs.
- Durant 20 ans, le GART a revendiqué la création d'une ressource spécifique pour les transports publics. Dès ses premières années, le GART propose d'**affecter 10 centimes de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) au financement des transports publics**, ce qui rapporterait 4,5 milliards de francs. S'appuyant sur les principes de bénéficiaires indirects et de "pollueur-payeur", cette idée redevient d'actualité au début des années 90 alors que l'augmentation de la pollution rend impératif le développement d'alternatives à l'automobile.

Elle débouchera **en 1992 sur une mobilisation, dans la foulée du GART, des maires des grandes villes.**

L'autonomie
des
collectivités

L'irruption des collectivités locales comme acteurs clés des transports publics, est à la fois à l'origine de la naissance du GART et sa raison d'être.

20 ans de politiques de déplacements

locales

Elle est consacrée par la loi **d'orientation des transports intérieurs de 1982** (LOTI).

- Le GART a milité pour que les **régions** deviennent responsables de leurs transports - ce qui sera chose faite en 2002 – et pour que soit mis fin à l'exception francilienne. L'Ile-de-France est en effet la seule région où les collectivités locales n'assument pas la responsabilité de l'organisation des transports publics.

LE GART : 20 D'ACTIONS POUR LE TRANSPORT PUBLIC

- Le Projet de Loi Gayssot de février 2000 met fin en partie à l'anomalie parisienne, en entérinant l'entrée de la Région au Syndicat des Transports Parisiens (STP). Mais le GART souhaite que les **autorités organisatrices secondaires** (émanation des villes ou structures intercommunales possédant leur propre réseau de transport) soient reconnues par le STP.

Améliorer
l'offre de
transport
public

Il est fondamental, pour faire face à la concurrence de l'automobile, de **garantir un meilleur service pour rendre les transports collectifs plus attractifs.**

Aussi, le GART a-t-il toujours favorisé l'échange d'expériences et les solutions innovantes pour offrir au client des transports plus rapides, plus confortables, plus sûrs, propres, ainsi qu'une meilleure information :

- **La promotion des transports en commun en site propre** (TCSP). En 1989, le GART est le co-fondateur du Club GART – UTP des villes à TCSP, qui rassemble les agglomérations et collectivités disposant ou projetant de se doter d'un TCSP (métro classique, métro automatique, tramway, bus en site propre).
- **L'amélioration des bus** : signature d'un accord avec Renault Véhicules Industriels pour la naissance en 1987 du R 312, le bus du futur ; promotion des technologies propres (études et journées d'études avec l'ADEME).
- **L'essor de modes intermédiaires** dans les villes moyennes (tramway sur pneus, CIVIS).
- **L'étude de projets de tram-train** : études, cahier des charges fonctionnelles, négociation avec la SNCF.

- La mise en service d'une billettique sans contact : participation aux travaux de la charte billettique nationale.

LE PROJET DU GART "POUR UNE NOUVELLE MOBILITÉ"

Le projet du GART "Pour une nouvelle mobilité"

20 ans après sa naissance, 7 ans après avoir édité en 1993 les Orientations du GART, 4 ans après la loi sur l'air, alors que les opinions, les aspirations et les projets en matière de déplacements ont considérablement évolué, le GART estime nécessaire de réfléchir à un projet : "Pour une nouvelle mobilité". Cette "refondation" a pour objectif de construire les politiques de déplacements de demain. Elle déterminera également les priorités de l'action du GART au cours des prochaines années.

Le Conseil d'Administration du GART a adopté le 25 avril 2000 une première plate-forme qui servira de point de départ à cette réflexion qui devrait aboutir fin 2001. Elle détermine 4 objectifs et envisage 4 chantiers pour l'avenir.

Les deux colloques organisés le 24 mai sur « L'autorité organisatrice du XXI^e siècle » et le 25 mai sur « Quelles politiques de déplacements en 2010 ? », à l'occasion des 20 ans du GART, ainsi qu'un séminaire interne sur le financement des transports publics début mai, constituent les premières étapes de ce grand débat.

Plusieurs études et analyses récentes alimentent ces premières réflexions :

- *l'analyse CERTU « 20 ans du GART & 25 ans de mobilité »,*
- *l'enquête "PDU, où en est-on ? Analyse des 27 premiers PDU" réalisée par le Comité GART/CERTU de suivi des Plans de déplacements urbains.*
- *le GART fait par ailleurs paraître à l'occasion de ses 20 ans un ouvrage*

Les étapes suivantes :

- *septembre 2000 : orientations du GART pour les élections municipales,*
- *novembre 2000 : débat sur le fret régional.*
- *novembre 2000 : assemblée générale du GART*
- *année 2001 : différentes réunions thématiques*
- *novembre 2001 : présentation du nouveau projet "Pour une nouvelle mobilité" au congrès du GART à Bordeaux.*

LE PROJET DU GART : "POUR UNE NOUVELLE MOBILITÉ"

pourquoi ?

Des progrès
réels

Les années 90 ont permis d'enregistrer des progrès spectaculaires sur la question des déplacements.

➤ **Un outil exceptionnel de la gestion de la ville et du territoire**

La loi sur l'air de 1996 assigne ainsi aux plans de déplacements urbains l'objectif d'assurer "la **protection de l'environnement** et de la santé" par la "promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie".

Les autorités organisatrices de transport ont aussi souhaité améliorer la qualité de vie en ville, par une **reconquête des centre-villes** et développent les projets d'intermodalité pour faire face à l'étalement urbain et aux zones enclavées.

Les politiques de déplacements constituent également un outil déterminant en matière d'urbanisme et d'**aménagement du territoire**. Enfin, les transports publics remplissent **une mission sociale** indéniable, en mettant en place des dispositifs pour permettre à tous l'accès aux transports publics et relier les territoires (tarifications, nouvelles dessertes...).

➤ **Une inversion de tendances dans l'opinion publique**

L'opinion publique a pris conscience que l'usage excessif de

20 ans
de politiques de
déplacements

l'automobile conduisait à une régression de la qualité de vie.
Conséquence : **94% des français considèrent désormais qu'il est nécessaire de développer les transports publics.**

➤ **Une prise en compte de la priorité aux transports publics dans les textes**

La loi sur l'air prévoit que les PDU ont comme objectif de « *diminuer le trafic automobile et de développer les transports collectifs et les moyens de déplacements économes et les moyens non-polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied.* ».

La génération de PDU "loi sur l'air" commence à être mise en œuvre. Elle préfigure les politiques de déplacements qui vont être menées dans les cinq prochaines années. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) renforce les PDU mais ces politiques devront toutefois pouvoir être amplifiées ultérieurement.

LE PROJET DU GART "POUR UNE NOUVELLE MOBILITÉ"

En ayant pour obligation la présence d'un volet transport de marchandises et livraisons, les PDU font ainsi entrer les marchandises dans l'ère des déplacements.

➤ Des premiers succès dans la lutte contre la voiture

Trois agglomérations ont réussi à faire augmenter la part de marché des transports collectifs : **Grenoble, Strasbourg et Nantes**. A Nantes, la part de marché de l'automobile a même reculé de 2 % entre 1990 et 1997.

La fréquentation des transports publics repart. Après avoir fortement augmenté pendant les années 80, elle avait stagné pendant les années 90 (- 0,1%) sur la période 1988-1998.

➤ Des progrès institutionnels

Les régions deviendront définitivement responsables de leur transport en 2002.

➤ Une reprise de la fréquentation

En 1998, les transports publics connaissent une embellie, avec une fréquentation de nouveau en hausse : + 2,1 % par rapport à 1997, selon les chiffres du CERTU. Cette hausse se poursuit en 1999 : + 1,5 % par rapport à 1998. Les PDU et les efforts d'investissements, notamment pour les projets de TCSP, incitent à l'optimisme quant à la poursuite de cette croissance.

L'effort est en effet considérable : 68 milliards de francs vont être investis dans les TCSP en province d'ici 2010, et 22 milliards dans les transports en commun d'ici 2010.

Un travail à
poursuivre

➤ La voiture continue à progresser

Si les transports publics se sont bien maintenus, les parts de marché du vélo et de la marche à pied se sont écroulées dans les villes. **Les 3 modes alternatifs représentaient près des 2/3 des déplacements urbains dans les années 70, la moitié dans les années 80.** Dans les années 90, certaines villes sont descendues à près d'un tiers.

➤ Des freins à la progression de la fréquentation

Malgré les bons résultats enregistrés depuis 1998, la progression de la fréquentation se heurte à différentes barrières. Le phénomène de périurbanisation a par exemple créé des zones très difficiles à desservir où les transports collectifs n'assurent pour l'instant que 15 % des déplacements.

LE PROJET DU GART "POUR UNE NOUVELLE MOBILITÉ"

L'insuffisance des investissements en raison du manque de moyen des collectivités, la poussée de l'insécurité et la crise économique ont également limité les progrès de la fréquentation des transports publics.

➤ **L'absence de ressource pérenne pour financer le développement des transports publics et des modes alternatifs**

L'augmentation des aides à l'investissement aux transports publics urbains promis pour le budget 2001 (de 1,2 à 2,2 milliards de francs) permet de renouer avec la politique volontariste de soutien aux transports publics qui prévalait dans les années 80. Brutalement interrompu en 1987, ces aides n'avaient jamais retrouvé leur niveau antérieur. Une crise du financement des transports en commun est toutefois prévisible à l'horizon 2005.

Budgétaire et donc devant être reconduit chaque année, ce mode de financement ne garantit toutefois pas la pérennité nécessaire au développement de projets de transports publics. Il paraît nécessaire de replacer ce débat sur de **nouvelles ressources dans une analyse comparative intégrant l'ensemble des coûts – directs et externes - occasionnés par chaque mode de transport.**

➤ **La concurrence reste insuffisante**

Après la concentration intervenue dans les années 80, **l'internationalisation des marchés de transport appelle de nouveaux regroupements.** Comment favoriser la concurrence dans un marché déjà oligopolistique ?

S'adapter aux
nouveaux
besoins de
mobilité

La mobilité qui, dans les années 80, stagnait ou baissait s'est remis à croître dans les années 90. Les trajets s'allongent et les motifs de déplacement se multiplient. Un phénomène en partie dû au développement de zones périurbaines qui constituent actuellement un nouvel eldorado pour l'automobile.

Parallèlement, les citoyens veulent plus de transports publics, notamment pour rejoindre les centres-villes. Ils aimeraient, en outre, **réinventer la marche à pied**, aspirent à dynamiser la vie de quartier et affichent un souci constant de protection de leur qualité de vie¹.

Les politiques de déplacements du XXI^e siècle doivent avoir pour ambition de satisfaire ces nouvelles aspirations.

LE PROJET DU GART "POUR UNE NOUVELLE MOBILITÉ"

¹ "Quelle ville pour demain" Marc Gilles & Associés – janvier 2000 – auprès de 1800 habitants des villes-centres et de leur périphérie. Enquête commanditée par l'ADEME, EDF, le GART, des collectivités locales...

les nouveaux chantiers pour 2010

Le conseil d'administration du GART a adopté le 20 avril 2000 un texte qui constitue la plateforme de départ pour fonder le projet du GART "Pour une nouvelle mobilité". Il détermine 4 objectifs et lance 4 chantiers pour l'avenir

Une

mobilisation

au service de

quatre

objectifs

➤ L'environnement et la qualité de vie

Il faut rendre la ville, jusqu'ici engorgée et saturée par l'automobile, à ses habitants. L'objectif du GART est de développer des modes alternatifs à la voiture pour réduire les émissions de gaz polluants et le bruit, pour reconquérir des espaces occupés par la voiture et valoriser les centres-villes, leur patrimoine et leur activité commerciale et culturelle.

L'enquête GART / MV2² montre ainsi que les décideurs (autorités organisatrices, exploitants...) croient à l'avenir des modes alternatifs, notamment le vélo et la marche à pied (81 % de réponse positive pour le vélo et 87 % pour la marche à pied). L'opinion est plus partagée pour les modes " véhicules particuliers " : soit une tendance globale négative pour le co-voiturage (54 % de non), soit une tendance globale positive pour les véhicules en libre service (54 % de oui).

➤ L'aménagement du territoire et le développement durable

Le GART veut développer le droit aux transports pour tous, afin de faciliter l'accès à l'emploi, aux services et aux commerces, pour les ruraux et les habitants des zones périurbaines. Il s'agit de relier les territoires pour relier les gens : dans les régions pour renforcer leur cohésion et créer un réseau de villes ; dans les campagnes pour redonner de la vie ; dans les zones périurbaines pour offrir une alternative à l'automobile ; partout, pour valoriser les lieux touristiques.

➤ La politique de la ville et le respect de l'équilibre social

Le GART souhaite faciliter l'accès au centre-ville des habitants des banlieues en pratiquant des tarifs adaptés, mais aussi relier les quartiers entre eux, pour lutter contre l'exclusion sociale.

² Enquête GART / MV2 (en association avec le CERTU) : "Quelle politique de déplacements ?" réalisée auprès de 660 décideurs des transports publics en novembre 1999

➤ **Un service public de transport de qualité**

Les transports doivent, pour séduire de nouveaux utilisateurs, offrir une plus grande qualité de service et recourir aux innovations technologiques au service de l'utilisateur.

Même si le principe de subsidiarité prévaut pour les transports publics locaux, les règles déterminant les conditions de mise en concurrence des réseaux vont se décider désormais à Bruxelles. Dans ce cadre, le maintien d'un service public tel que le conçoit le GART constitue un défi qu'il doit relever.

Poursuivre
quatre
chantiers
d'ici 2010

➤ **Impliquer les français dans les politiques de déplacements**

L'impératif démocratique, c'est que nos concitoyens puissent s'exprimer sur les choix de politiques de déplacements. Ces choix détermineront leur qualité de vie, leur cadre de vie et conditionneront leur environnement. Le grand débat sur les PDU a montré que les français en avaient envie.

Des forums déplacements, des comités d'utilisateurs ou toute autre solution leur permettant de prendre la parole et d'être écoutés doivent être favorisées par les autorités responsables de transport. **Cette écoute et cette concertation doivent s'accompagner d'explications sur les coûts économiques et sociaux de la mobilité.** Elles doivent aussi permettre de favoriser des comportements plus citoyens au profit des modes les plus favorables à l'automobile.

➤ **Imaginer une nouvelle mobilité**

Journée continue, passage aux 35 heures, chômage, pré-retraite, loisirs... : les rythmes de vie des français changent. Notre ambition doit être de leur proposer un cocktail de solutions alternatives - à pied, en vélo, en transports publics, en roller - permettant d'éviter l'usage de la voiture.

Il ne suffit plus seulement d'augmenter l'offre de pistes cyclables ou de TCSP, il faut réussir leur combinaison et mettre l'intermodalité au cœur de notre action.

LE PROJET DU GART "POUR UNE NOUVELLE MOBILITÉ"

➤ **Inventer l'urbanisme de la mobilité durable**

On ne peut pas espérer des villes avec moins de voitures dans des villes conçues pour la voiture.

Il faut agir en amont sur les facteurs conditionnant l'usage de l'automobile et enrayer l'expansion galopante du nombre de déplacements. **Il faudra faire des choix : réduire le stationnement public et privé, limiter l'accès (gratuit) de l'automobile à la voirie publique.**

Non à la ville "patchwork" : il faut freiner l'urbanisation en zone périurbaine, développer la mixité, reconstruire la ville sur elle-même pour que l'espace urbain soit plus dense, moins boulimique en énergie, en espace, en infrastructures coûteuses, en automobiles...

➤ **Mieux gérer les livraisons en ville et le transport de marchandises**

Peut-on continuer à négliger une activité qui représente plus du tiers des nuisances émises par les transports en ville ? Les livraisons doivent entrer dans la sphère des politiques publiques et dans l'ère des politiques de déplacements. Il faut également anticiper les mutations de consommations produites par l'e-commerce pour qu'elles deviennent une chance pour les déplacements.

Avant la livraison, il faut **réorganiser la chaîne logistique**. Aux niveaux national comme régional, le fer doit être préféré à la route dans les politiques d'aménagement du territoire.