

engagement

POUR LES TRANSPORTS PUBLICS

ET LA MOBILITÉ DURABLE

MANIFESTE DU GART

ELECTIONS MUNICIPALES DES 23 ET 30 MARS 2014



**GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT**

Plus d'un habitant sur deux (60%) est aujourd'hui exposé à une qualité de l'air dégradée, et en particulier à une pollution aux particules qui serait, en France, à l'origine d'environ 42 000 décès prématurés. Une telle exposition réduit en moyenne l'espérance de vie de plusieurs mois, avec une inégalité selon la localisation géographique. Mais de fait, tous les Français sont concernés par cette pollution qui peut être à l'origine d'irritations, d'allergies, d'asthme, d'insuffisances respiratoires graves, de maladies cardio-vasculaires, d'accidents vasculaires cérébraux, de cancers. De nombreux décès pourraient ainsi être évités par une moindre exposition aux particules fines dans les villes. A cette pollution automobile s'en ajoutent d'autres - visuelles, olfactives, sonores.

A l'heure où la France a des pris des engagements pour réduire d'ici 2050 ses émissions de gaz à effet de serre, le GART considère qu'il n'y pas d'autres alternatives que de développer les politiques de mobilité durable pour atteindre cet objectif ambitieux. Il est vrai que la mobilité actuelle repose encore à plus de 80% sur l'usage privatif de la voiture. Elle ne répond pas suffisamment aux exigences d'équité sociale, d'efficacité économique et de préservation de l'environnement. A lui seul, le secteur des transports est responsable de 27 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et celles-ci ne cessent de croître. Entre 1990 et 2003, elles ont augmenté de 20 % sur le territoire national. Face aux défis énergétique et climatique, il est nécessaire de promouvoir et d'assurer une mobilité durable.

Le transport public, efficace d'un point de vue environnemental, répond également aux enjeux sociaux et économiques d'un développement durable. Une personne qui parcourt un kilomètre en bus émet deux à trois fois moins de CO₂ qu'en voiture particulière. Le transport public contribue à désenclaver les quartiers, il offre des solutions aux personnes à mobilité réduite. Par la diminution de la congestion, des accidents de la circulation, en libérant l'espace public urbain et en valorisation des zones d'activité économique, le transport public est bénéfique pour la société.

Pour soutenir cet apport positif des transports publics à la mobilité et au développement durables, pas moins de sept Lois depuis 1982 (et deux autres actuellement en cours) ont été nécessaires pour définir les politiques de mobilité. Un volontarisme, demeurant, injustement desservi par la faible place que tient la mobilité durable dans le débat public.

À l'heure où nos concitoyens sont durement touchés par un renchérissement du coût des énergies fossiles qu'aucune mesure politique ne pourra durablement enrayer, les pouvoirs publics doivent pouvoir rendre les transports collectifs plus attractifs, plus fiables, plus performants, capables d'offrir une alternative à la voiture individuelle partout où cela est possible et au moindre coût pour la collectivité.

I. Développer les transports du quotidien

Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, l'État a pris l'engagement d'investir, d'ici à 2020, 2,5 milliards d'euros dans les infrastructures de transport en commun en site propre (TCSP) hors Île-de-France. Cette initiative a d'ores et déjà permis de financer plus de 1000 km d'infrastructures de TCSP. Les deux appels à projets (2007 et 2011) ont représenté un investissement global de 13,8 milliards d'euros pour les collectivités territoriales et une intervention de 1,3 milliards d'euros de l'État.



Ces deux appels à projets ont notamment permis aux agglomérations de taille moyenne de se doter d'une ou de plusieurs lignes structurantes de TCSP. Majoritairement, le choix du bus à haut niveau de service (BHNS) a été fait. Les innovations industrielles et une meilleure adaptation à la demande formulée par les élus ont également permis de faire venir le tramway dans certaines agglomérations de moins de 200 000 habitants.

Pour poursuivre le développement de l'offre de transports, le gouvernement s'est engagé en mai dernier à lancer un 3^e appel à projets TCSP. Plus de 100 projets d'infrastructures et 21 projets de mobilité durable ont été présentés. A ce jour, 79 collectivités locales se sont portées candidates. Cela représente un investissement de plus de 6 milliards d'euros. Le GART souhaite qu'à l'image de ce qui s'est fait lors des deux précédents appels, tous les dossiers puissent bénéficier du concours de l'Etat. Par ailleurs, le GART se félicite de l'existence d'un volet mobilité dans les futurs contrats de plan Etat-région, ce qui permettra de réaffirmer la priorité aux transports.

II. Pour une gestion intégrée des politiques d'aménagement et de mobilité

L'essor de l'automobile a favorisé l'étalement pavillonnaire et la dilatation croissante des territoires. L'amélioration des infrastructures de transport a en effet permis à un grand nombre de nos concitoyens d'aller s'installer de plus en plus loin des lieux d'activité. Ainsi, les distances domicile-travail n'ont cessé de s'allonger et ont alourdi la facture environnementale des transports du quotidien.

L'objectif d'une mobilité plus durable ne pourra se concrétiser sans continuer à tisser des liens de plus en plus étroits avec les politiques d'aménagement. La planification des déplacements, par le biais notamment des plans de déplacements urbains (PDU), doit s'élaborer sur des territoires s'étendant au-delà des périmètres de transport urbains. L'échelle des schémas de cohérence territoriale apparaît à cet égard comme la plus pertinente.

L'urbanisme doit permettre le développement durable des territoires. Il doit accompagner le développement des infrastructures de transport tout en limitant les phénomènes d'étalement urbain, souvent synonymes de recours accru à la voiture particulière. Suivant ce principe, les plans locaux d'urbanisme doivent édicter des règles en termes d'offre de stationnement privé respectant les objectifs de mobilité durable. Par exemple, en présence d'une offre de transport efficace, la construction de parcs de stationnement mutualisés à l'échelle de plusieurs îlots d'habitation, en lieu et place de la construction de places de stationnement souterraines dans chaque immeuble, pourra favoriser de nouvelles pratiques de déplacement. Dans les territoires les moins denses, les plans locaux d'urbanisme pourront s'attacher à réserver des emprises foncières permettant le rabattement des voitures particulières vers les lignes structurantes du réseau de transport.

La place des gares

Face à l'augmentation de la distance des déplacements domicile-travail, les régions ont considérablement développé et modernisé l'offre TER. Avec plus de la moitié des voyages effectués pour le travail et les études, les TER sont devenus les trains de la vie quotidienne. On mesure donc l'importance de la valorisation et la densification de l'habitat à proximité des gares TER.

La place des collectivités en charge de l'urbanisme doit être prise en compte en amont de la gestion des gares, autour du projet urbain qui impacte directement le fonctionnement économique des agglomérations.



En raison de leurs contributions au financement des TER, les régions ont naturellement vocation à être la collectivité chef de file en matière de gestion de la gare.

III. Vers des autorités organisatrices de la mobilité

Le GART a la conviction que l'heure n'est plus à opposer les différents modes de transport, mais à aménager des passerelles entre eux, chaque mode possédant sa propre zone de pertinence. A terme, l'objectif est d'aboutir à une chaîne intégrée des déplacements. Cela pourra se faire en renforçant l'intermodalité, en développant l'information voyageurs, la tarification intégrée ainsi qu'une billettique commune à l'échelon régional.

L'organisation de cette pertinence des modes a été récemment actée dans la Loi par la transformation des « autorités organisatrices des transports urbains » (AOTU) en « autorités organisatrices de la mobilité » (AOM) - pour laquelle le GART a beaucoup œuvré. Cette transformation obéit à l'idée que le transport public ne doit plus se résumer aux seuls transports en commun. Le développement du vélo, de la marche à pied, l'essor des usages partagés de la voiture (autopartage, covoiturage), une politique de stationnement cohérente liant offre sur voirie et en parcs (ouvrages, parcs-relais,...), sont autant de leviers à actionner pour façonner la nouvelle mobilité. Les élus locaux ont la charge d'impulser de nouveaux comportements de mobilité chez nos concitoyens et de créer des réflexes multimodaux. Pour cela, les collectivités doivent développer et offrir à la population un bouquet de services de mobilité, dans lequel les usagers pourront venir piocher en fonction de leurs besoins.

Accélérer le décloisonnement entre les modes suppose de renforcer l'intermodalité à plusieurs titres. Tout d'abord, la structure des réseaux de transport doit s'affranchir des périmètres institutionnels et s'adapter aux bassins de déplacement qui évoluent plus vite que les frontières administratives. Pour cela, le passage d'un mode à l'autre doit être simplifié par la mise en place de titres de transport compatibles et de solutions tarifaires intégrant plusieurs modes et plusieurs réseaux de transport. Une information multimodale de qualité doit également être déployée en amont du trajet et pendant le voyage. Enfin, les lieux de l'intermodalité doivent faire l'objet d'une attention toute particulière. La fluidité des correspondances est en effet un préalable indispensable à l'attractivité des politiques intermodales.

Une politique de stationnement modernisée

Une politique locale de mobilité ambitieuse ne saurait se faire sans une remise à plat de la politique de stationnement. En effet, nous connaissons tous l'efficacité des actions consistant à améliorer la qualité de vie au détriment du stationnement, ou à prévoir une offre de stationnement à proximité des gares en vue d'inciter au rabattement sur les transports en commun. La réforme de décentralisation du stationnement sur voirie, que le GART a obtenu, permettra de résoudre une bonne partie des dysfonctionnements actuels de la gestion du stationnement et de faire de ce levier un élément clé du report modal.

Avec ce nouveau dispositif, les communes et les intercommunalités pourront mieux gérer les flux automobiles. Elles pourront également lier stationnement sur voirie et stationnement en ouvrage, en adaptant leur politique tarifaire. En effet, la redevance de stationnement sur voirie sera désormais considérée comme une redevance d'occupation domaniale : l'automobiliste paiera donc en fonction de son utilisation de l'espace public. Le barème tarifaire de cette redevance pourra être construit de manière à favoriser la rotation du stationnement et réduire



ainsi le temps de recherche d'une place de stationnement. De plus, ce barème tarifaire permettra également à la collectivité de fixer le montant du forfait de post-stationnement, dû par l'automobiliste, lorsque ce dernier aura décidé de payer sa redevance a posteriori.

Les politiques de stationnement locales pourront consister, via une tarification adéquate, à orienter le stationnement de longue durée vers les parcs en ouvrage et réserver le stationnement sur voirie pour les plus courtes durées. De cette manière, l'espace public ainsi libéré par la suppression des « voitures ventouses » pourra être réaffecté à d'autres usages (circulations piétonnes, stationnement vélos, stationnement des deux roues motorisés, espaces verts,...). Afin de faciliter sa compréhension par nos concitoyens, ce nouveau dispositif pourra également s'accompagner de nouveaux services tels que le déploiement de solutions dématérialisées de paiement du stationnement, ou la mise en place d'horodateurs interactifs informant l'automobiliste stationné de l'offre de transport existante à proximité immédiate.

Pour un développement maîtrisé des systèmes de transport intelligents

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont l'un des enjeux majeurs du développement des transports publics. En effet, ils permettent d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport, d'améliorer leur confort, la vitesse commerciale, l'intermodalité, la sécurité et le développement des services associés en direction des usagers. Vitrine du savoir-faire national à l'export, les STI favorisent le développement d'initiatives locales (start-up, junior-entreprises, enseignement, formations professionnelles, etc.) et permettent des synergies entre le secteur des services et le transport public.

Dans un souci d'harmonisation des différentes initiatives locales et en prévision des éventuelles évolutions législatives, et réglementaires européennes, il apparaît important pour les collectivités de viser une interopérabilité des STI. Il en va notamment de l'efficacité des réseaux de transport.

Propriété et réutilisation des données, protection de celles qui sont à caractère personnel, commissions prises par des acteurs privés sur la vente des titres de transport, amortissement des surcoûts liés à la mise en qualité des données... Les questions juridiques ne manquent pas. Le GART œuvre au niveau national pour que les AOT puissent devenir propriétaires des données transport, avoir une maîtrise sur leur réutilisation, contrôler les canaux de distribution des titres de transport et obtenir des compensations financières aux investissements supplémentaires demandés.

Sur le dernier kilomètre de livraison

Les AOM devront se positionner au sujet de la gestion du dernier kilomètre de livraison sur leurs territoires. En effet, en cas d'inadaptation de l'offre privée, la Loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPAM) indique qu'elles pourront organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution des centres urbains. Il reviendra donc aux AOM de préciser, par leurs politiques, le contenu de cette compétence dont la formulation reste large.

Notons que les collectivités n'ont pas vocation à organiser l'intégralité du transport de marchandises dans leurs agglomérations. A ce titre, il est important de signaler que la mise en place de centres de distribution urbaine ou d'une mixité d'usage transport de voyageurs / transport de marchandises (de type tram-fret) ne doivent pas constituer les seules actions prises par les collectivités en termes de gestion du dernier kilomètre de livraison.



En effet, les collectivités doivent également jouer le rôle de régulateurs de la logistique urbaine à l'échelle intercommunale : harmonisation des horaires de livraison, homogénéité des interdictions de circulation, jalonnement des itinéraires poids lourds, réglementation des emplacements de livraison, etc. Les plans de déplacements urbains, avec lesquels les actes pris au titre des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement doivent être compatibles, sont à ce titre les documents adéquats pour édicter une politique cohérente de gestion de la logistique urbaine à l'échelle du périmètre de transports urbains.

Faire reculer la fraude dans les transports en commun

De récentes enquêtes d'opinion, menées au plan européen et mondial, ont montré que les français sont parmi les citoyens les plus bienveillants au monde envers la fraude dans les transports en commun. Ce phénomène s'est répandu dans toutes les catégories sociales. Cette incivilité est même encouragée par toutes sortes de dispositifs - applications mobiles, « assurances » clandestines, etc. - qui viennent « aider » les fraudeurs dans leur incivilité. Les pouvoirs publics manifestent aussi, d'une certaine manière, une tolérance à la fraude dans les transports puisqu'il faut attendre 10 récidives dans l'année pour que la fraude soit qualifiée en délit ! Ce sont chaque année plus de 500 millions d'euros de manque à gagner pour la collectivité. Autant de service, de personnel ou encore de matériel roulant en moins pour les usagers.

Face à cet état de fait, le GART considère qu'il faut s'attaquer résolument à la fraude. Nous demandons une modification de la législation actuelle visant à donner plus de liberté aux autorités organisatrices de transport (AOT), s'agissant du montant des amendes.

IV. Pour une mise en accessibilité des réseaux de transport

La Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées témoigne des évolutions positives de la société sur le handicap. L'accessibilité constitue à cet égard l'un des piliers essentiels du vivre ensemble.

Les objectifs de cette Loi, et notamment celui prévoyant une mise en accessibilité totale des réseaux de transport, représente un véritable défi pour les collectivités, tout particulièrement dans le cadre des baisses des dotations de l'Etat. Sachant que la mise en conformité des points d'arrêts sur l'ensemble du territoire représente un investissement de l'ordre de 20 milliards d'euros, on mesure la hauteur du défi lancé aux collectivités, dans un contexte déjà marqué par de fortes contraintes budgétaires.

Face à ce constat, il apparaît peu vraisemblable que l'échéance de la mise en accessibilité du cadre bâti, de la voirie et des transports soit tenue. Donner ainsi un second souffle à la Loi de 2005 passe par la mise en place d'agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP). Ces derniers doivent consacrer un engagement politique fort en dressant un état des lieux des besoins de mise en accessibilité, un calendrier de programmation des travaux incluant le financement correspondant. Le GART rappelle que l'accessibilité constitue un élément essentiel de toute politique de transport public, dans la mesure où il garantit l'autonomie et la participation de chacun à la vie de la Cité. C'est la raison pour laquelle il invite l'ensemble des candidats à intégrer le volet accessibilité dans leur programme.



V. Contribuables, entreprises et usagers : le financement de la mobilité durable

Aujourd'hui, nombre de réseaux urbains et ferroviaires sont proches de la saturation. Les besoins de financement sont colossaux. Les AOT ne peuvent plus entièrement assumer la nécessaire augmentation de l'offre. Songeons d'ailleurs au fait qu'un report modal de 10 % des déplacements en voiture individuelle entraînerait un doublement de la fréquentation des réseaux de transport public.

Les transports publics, un poste budgétaire important des collectivités

Le droit au transport pour tous, garanti par la Loi, est concrètement mis en œuvre par les collectivités locales qui mobilisent chaque année environ 24 milliards d'euros répartis comme suit : 10 milliards pour l'Île-de-France et 3 milliards pour les autres régions, près de 9 milliards pour les transports urbains en province, et 2 milliards pour les départements.

Les collectivités consacrent souvent plus d'un quart, souvent même un tiers de leur budget global aux politiques de mobilité. Leur contribution est essentielle à l'équilibre économique des contrats de service public. Mais en raison du contexte économique difficile et de budgets contraints, les marges de manœuvre des collectivités sont limitées.

Le versement transport victime de la crise économique

La ressource importante de financement du transport repose sur le versement transport (VT), impôt assis sur la masse salariale des entreprises et des administrations de plus de 9 salariés. Il est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains. En 2012, la région Île-de-France et 236 autorités organisatrices de transport urbain de province ont levé le versement transport. Cette ressource financière dynamique, puisque proportionnelle à l'emploi et donc à la demande de transport, a vu son produit augmenter de 35% entre 2002 et 2012. Près de 7 milliards d'euros de VT ont ainsi été collectés en 2012, la moitié en Île-de-France, l'autre en province.

Si le versement transport représente 46% en moyenne du budget transport des collectivités, il ne suffit plus à financer l'investissement et l'exploitation des réseaux de transport collectif. La crise économique et la montée du chômage induisent de moindres rentrées fiscales pour les AOT. 60% des agglomérations ont déjà atteint le taux plafond du versement transport, ce qui limite les marges de manœuvre budgétaire.

L'équilibre économique du transport public étant déjà fortement fragilisé, toute remise en cause du versement transport le déstabiliserait encore plus. Le GART tient ici à rappeler qu'un transfert d'assiette du VT vers un autre type de fiscalité, qu'il soit lié à la TVA ou à une taxe écologique, aurait un impact similaire. L'exemple de la taxe carbone induirait même un effet défavorable puisque le rendement d'une telle taxe est décroissant avec le comportement vertueux de la population alors que la demande de transport public serait, elle, croissante... De plus, la défense du versement transport est une priorité dans le contexte actuel de dotations de l'Etat en baisse.



La politique tarifaire, un levier majeur de la fréquentation du public

Le GART rappelle que les usagers ne couvrent que 17% des besoins de financement des transports urbains en province. Malgré la hausse de la fréquentation, le poids des recettes commerciales dans le financement des transports urbains n'augmente pas. Les augmentations tarifaires sont souvent inférieures à l'inflation. De toute évidence, la politique tarifaire apparaît comme un levier pour dégager des marges de manœuvre financières supplémentaires, mais il s'agit là d'un débat sensible, dans la mesure où nos concitoyens ne prennent pas toujours la mesure de la réalité des coûts du transport et que beaucoup considèrent que le transport public est encore trop cher.

Élément important de l'attractivité des réseaux de transports publics, la politique de tarification doit concilier trois objectifs : couvrir les coûts de production du service, favoriser une politique de report modal et fidéliser les usagers et, enfin, garantir le droit aux transports pour tous.

Le GART défend la liberté des AOT, compétentes en matière de politiques tarifaires, et respectent le choix de certaines d'entre elles d'offrir la gratuité totale sur leur territoire. Cependant, elle n'est toutefois pas généralisable à l'ensemble des territoires. Même gratuit pour l'utilisateur, le transport public ne l'est pas pour la collectivité. En se privant des recettes des usagers, celle-ci doit compenser cette perte par l'impôt. Face aux enjeux de report modal, de développement des réseaux de transport et aux contraintes financières pesant aujourd'hui sur les collectivités locales, les recettes tarifaires demeurent une source de financement dont il est difficile de se priver. Le GART considère plutôt qu'une réflexion sur les politiques tarifaires en vigueur doit être menée de manière à rééquilibrer le poids des différentes sources de financement des transports urbains.

Dans ce contexte, et afin de mettre en œuvre le droit au transport et d'aider les personnes en situation de précarité, les élus du GART tendent à encourager la mise en place de tarifications sociales davantage basées sur les revenus plutôt que sur le seul statut des individus.

VI. Pour une concurrence des modes de gestion

Les AOT disposent d'une totale autonomie quant aux choix de gestion et d'organisation de leur réseau de transport urbain : recours à un exploitant privé par une délégation de service public (DSP), ou gestion directe, sous la forme d'une régie, ou d'une société publique locale (SPL).

La très grande majorité des autorités organisatrices urbaines et des départements (plus de 75%) ont recours, par voie de délégation de service public ou de marchés, à des opérateurs privés pour exploiter leurs réseaux de transport collectif. Ces dernières années, la concurrence s'est largement développée entre les différents groupes, comme en témoigne le changement d'opérateur dans un certain nombre d'agglomérations. Entre 2005 et 2012, 27% des AOTU n'ont pas reconduit le délégataire sortant. En revanche, la part des réseaux de transport urbain exploités en gestion directe est relativement stable : 10% des réseaux sont concernés. Depuis le début des années 2000, on a pu observer un passage en régie dans dix agglomérations. Parallèlement à ce retour en gestion directe dans certains réseaux, le législateur a offert aux autorités organisatrices de transport en 2010 la possibilité de créer des sociétés publiques locales, c'est-à-dire, des sociétés anonymes dont le capital est détenu exclusivement par des collectivités locales. On en dénombre aujourd'hui six.



Dans tous les cas, il s'agit d'un choix éminemment politique qui relève du principe de la libre administration des collectivités locales. Le GART considère que la concurrence des modes de gestion constitue un atout pour les élus en responsabilité qui disposent ainsi d'une large palette d'outils juridiques à leurs dispositions. Le choix du mode de gestion relève du débat démocratique.

VII. Le transport public, un secteur dynamique d'emplois locaux et non-délocalisables

Les transports collectifs (urbains, départementaux, et grandes lignes) représentent au minimum 600 000 emplois directs et indirects. Ce sont en effet pas moins de 380 000 emplois chez les exploitants. A cela il faut également ajouter quelques 110 000 emplois chez les constructeurs de matériel roulant et pour la production d'infrastructures. Enfin, il convient de souligner que plus de 150 000 personnes interviennent également dans tous les services amonts et aval (secteur énergétique ; dépenses routières ; services annexes ; administrations ; etc.).

Par définition, la filière « transports collectifs » génère des emplois qui ont le double avantage d'être à la fois locaux et non délocalisables. En effet, la plupart des constructeurs de matériel roulant se situe sur le territoire national. Notons que leurs sous-traitants sont bien souvent les mêmes que ceux du secteur automobile et qu'il y a donc une possibilité de reconversion. Par ailleurs, la construction d'infrastructures sollicite le tissu local des PME de travaux publics. Enfin, l'exploitation des réseaux de transports collectifs routiers ou ferroviaires génère des emplois nécessitant tout type de qualification sur l'ensemble des territoires. De nouveaux services se développent pour répondre aux besoins de la mobilité durable sous l'impulsion de nombreux entrepreneurs.

*

Les transports publics sont des politiques d'intérêt général. Ils offrent une réponse efficace aux problématiques de congestion et de pollution, et constituent une alternative économique et écologique à la baisse du pouvoir d'achat et au coût élevé de la voiture. C'est pourquoi nous devons conforter les actions entreprises depuis plusieurs années et tenir le cap, malgré toutes les difficultés économiques, sociales et politiques que nous pouvons rencontrer. Il n'y a pas d'autre issue que celle-là si l'on veut redonner de l'air dans nos villes et assurer une mobilité durable sur tout le territoire national.



Le Groupement des Autorités Responsables de Transport

Rassemble les élus responsables de transport

Fondé en 1980, le GART réunit la grande majorité des agglomérations, des départements et des régions. Plateforme d'échanges et de réflexion au service des élus transport, le GART propose des axes de travail visant à impulser la mise en place de la mobilité durable.

Les orientations du GART sont prises par un Conseil d'Administration composé d'élus de toutes sensibilités politiques et de toutes strates de collectivités.

> Est le porte-parole des autorités organisatrices de transport

Après des institutions, du Gouvernement, du Parlement, de l'Union Européenne et des médias

> Valorise les bonnes pratiques

Pour répondre favorablement aux attentes des citoyens en matière de mobilité adaptée

> Conseille ses adhérents

A partir d'expertises économiques, financières, juridiques, techniques

> Anime le débat

Sur les déplacements en y apportant des solutions pragmatiques et innovantes

> Fédère les acteurs de la filière « Transport » pour bâtir la mobilité de demain

Après des villes, agglomérations, départements ou régions, collectivités territoriales en charge de la gestion des déplacements des personnes et des marchandises sur leur territoire, le GART anime un réseau visant à optimiser l'organisation de la mobilité et des transports publics.

Les autorités organisatrices urbaines œuvrent au développement d'une mobilité durable qui rime avec vitalité économique, solidarité, protection de l'environnement et qualité de vie en ville. Proposant une alternative durable à l'automobile « en solo » en réponse aux besoins de déplacements des citadins, elles privilégient la mise en place de transports publics performants et encouragent la pratique de modes respectueux de l'environnement (marche, vélo, voiture partagée).

Les autorités organisatrices départementales ou régionales travaillent à l'aménagement harmonieux des territoires, au maintien d'un service public qualitatif et au développement d'une offre durablement supportable.

> Création : 1980

> Statut : Association Loi 1901

> Adhérents : 195 AOTU - 59 départements - 23 régions dont le STIF

> Objectifs : Construire une mobilité durable alliant les transports publics et tous les modes alternatifs à la « voiture en solo » et la qualité de ville et de vie qui en résulteront

> Champs d'intervention : Politiques de déplacements - Stationnement - Circulation - Urbanisme - Aménagement du territoire - Politique de la Ville - Relations contractuelles entre les acteurs - Financement des transports - Tarification - Transport départemental et régional - Billettique - NFC - Accessibilité - Fret ferroviaire - etc.