

## **Le transport public individualisé :**

L'éloignement du centre des villes des habitations et les changements de rythmes de vies avec la RTT ont eu des effets néfastes sur la desserte des transports publics : étalement des heures de pointe multiplication des pôles de destination et apparition de nouveaux besoins (nuit, week-end)

Les taxis, la location de voitures et l'auto-partage sont de nouveaux atouts pour offrir une alternative à la voiture individuelle que doivent savoir gérer les transports publics pour répondre aux nouveaux besoins de déplacement et préserver l'environnement. Ces nouveaux modes pourraient être développés en toute indépendance mais devront faire partie d'un schéma global de déplacements. Il restera à en définir les tarifs et qu'une politique incitative soit clairement affichée.

## **Les plans de déplacement d'entreprise**

C'est une démarche naissante venant des USA et qui veut que l'entreprise mette en place une politique pour mieux gérer les déplacements des salariés, des visiteurs et des livraisons.

Il s'agit de réseaux internes de transport ou de covoiturage qui ne peuvent se concevoir que dans le cas de très grosses entreprises.

Rien n'incite les entreprises à le faire et les salariés qui habitent de plus en plus loin compte tenu du prix du foncier n'ont pas d'autre choix que la voiture. Le GART a mis en place un « conseil en mobilité » qui demeure sans moyens incitatifs

## **Mobilité et développement durable, de la décision à l'action**

Les concepteurs de matériel roulant comme les ingénieurs et architectes doivent apprendre à travailler ensemble et surtout à tenir compte des difficultés des diverses des populations sans négliger les handicapés et en prenant en compte le vieillissement à venir de la population.

L'accessibilité n'est plus suffisante, il faut surtout penser possibilité de déplacement pour tous.

## **Des politiques tarifaires innovantes**

Il faut innover en la matière afin de rendre les transports public attractifs en fonction de la distance, du nombre de voyageurs, du motif de déplacement des revenus !?!

## **La lutte contre l'effet de serre**

La question de l'alimentation reste le principal soucis des transports publics en raison des coûts. Le diesel restera encore longtemps d'actualité mais , pour des déplacements très ciblés, les systèmes hybrides ont leur place.

## **La sécurité des déplacements**

Pour le GART le sentiment d'insécurité est presque plus important à combattre que les incivilités et agressions et la répression lui semble difficilement applicable !!!

Par contre le GART affirme que la déshumanisation est un facteur d'insécurité et que l'autorité publique n'est pas assez présente et convient que la délégation à des polices type RATP ou SNCF n'est un palliatif, certes efficace, à la démission de l'état dans son rôle régalien de justice et de protection des personnes et des biens.,

## **Les nouvelles technologies**

Les nouvelles technologies sont prometteuses pour le développement de la multimodalité que ce soit en matière de billettique, d'information ou d'automatisation mais leur coût qui nécessitera des aides publiques permettra-t-il aux collectivités de demeurer maîtres de leurs choix en matière de transports ?

## **REMARQUES**

Bien sur, en qualité d'employés des transports urbains nous devons penser à tout ce qui peut contribuer à leur développement. Cependant, le GART tel que nous avons pu le voir est composé de professionnels et d'élus qui s'auto félicitent d'être savant tout ceux qui pensent pour le bien des citoyens et parfois ils ont tendance à le faire dans la caricature.

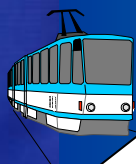
Qui peut croire que le vélo est la solution à tous les maux de circulation? Personne de censé lorsqu'on sait que les gens sont contraints d'habiter de plus en plus loin en raison du prix du foncier

Il faut inciter et ne pas contraindre. Pour que les citoyens s'engagent dans un changement d'habitudes, il faut qu'ils adhèrent à un projet dans lequel ils croient parce qu'il contient des solutions et non pas que des interdits.

De plus, nos grands penseurs doivent faire attention, l'industrie automobile fait vivre 7 millions de salariés, si elle devait disparaître nous perdrons certainement une grande partie de notre clientèle et donc nos emplois.

A suivre, vos questions seront les bienvenues

Thierry LEROY



# Transports

# URBAINS



## GART novembre 2003

Le Groupement des **Autorités Responsables du Transport public** se sont tenues les 26,27 et 28 novembre 2003 à Nantes.

Le GART est une association rassemblant les élus responsables de transports publics au plan local, départemental ou régional et dont la tâche actuelle est de se concentrer sur la mise en œuvre de politiques de déplacement durables, dans un contexte de maintien de la cohérence territoriale et de l'équilibre social grâce à un service public de qualité.

L'élaboration d'un cadre européen des services publics de transport des voyageurs et la reconnaissance des services d'intérêt général dans le cadre communautaire sont deux sujets sur lesquels le GART s'est fortement investi.

### LES THEMES DE CES RENCONTRES

#### **Comment inciter les automobilistes à diversifier leurs modes de déplacement?**

Ce thème était le sujet d'une conférence de citoyens. Il faut bien prendre garde que l'expression des citoyens ne se transforme pas en "jury populaire" compte tenu de leur non-connaissance des contraintes de l'exploitation.

En effet, par expérience, on sait que les associations d'usagers ne représentent que peu de personnes voire que ceux qui en sont les dirigeants.

#### **Quels financements pour une mobilité durable ?**

Les régions sont devenues autorités de transport depuis janvier 2002 par transfert de compétences par l'Etat qui, au nom de la maîtrise des dépenses publiques, tend à réduire sa contribution aux dépenses de fonctionnement des transports publics alors qu'il en perçoit les impôts.

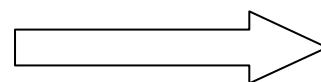
La réflexion a porté sur le fait que les besoins du secteur sont variés avec l'extension des périmètres, la desserte des zones enclavées, l'accessibilité, l'innovation tarifaire et l'intermodalité, bref quelles solutions l'Etat propose-t-il pour compenser son désengagement ?

#### **Quelle organisation institutionnelle au service de la cohérence des politiques de mobilité ?**

Depuis la loi du 30/12/1982, chaque collectivité a une compétence exclusive sur les transports situés dans ses limites territoriales ce qui pose le problème d'une cohérence de l'offre compte tenu de l'éclatement spatial des habitations.

La création de syndicats mixtes par les collectivités n'a pas eu l'ampleur souhaitée en raison de contraintes, notamment celles de la loi SRU et de ses modes de financement qui n'assurent pas de véritables ressources propres à ces syndicats mixtes.

Le GART a rappelé que la coopération entre collectivités doit reposer sur le volontariat et que si la région veut intervenir elle risque de remettre en cause le principe de subsidiarité et, de ce fait, démotiver celles-ci dans leurs efforts et concessions réciproques.



06 07 38 01 95

**Thierry LEROY**  
**Coordination des Transports Urbains**  
CFTC / FGT 26 rue Ordener 75018 PARIS  
E-mail : [cftc-ratp@wanadoo.fr](mailto:cftc-ratp@wanadoo.fr)



La Vie à Défendre