

Débat Public Politique de Transport

« Transports et mobilité des personnes »

Intervention de Chantal DUCHENE
Directrice générale du GART
Mercredi 03 mai 2006
Nîmes

LE GART

- **Fondation:** 1980
- **Statut:** association loi 1901
- **Adhérents:** 252 autorités organisatrices de transport, soit:
 - 175 agglomérations
 - 57 départements sur 90
 - 19 régions sur 22
- **Vocation:** Promouvoir les Transports Public et les modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière, représenter les Élus responsables des transports.

Les missions du GART

- Être le porte parole des collectivités territoriales auprès du public, des institutions: Gouvernement, parlement, Instances de l'Union Européenne... et de la Presse.
- Offrir à ses adhérents des conseils et expertises économiques, financières, juridiques, techniques.
- Susciter et animer le débat sur les transports en proposant des solutions pragmatiques et innovantes.
- Fédérer les acteurs de la filière transport.

Objectif: mieux vivre et se déplacer, notamment grâce au développement des transports publics.



Déplacements et développement durable

- Economie : taille des villes et compétitivité des territoires ; travail en réseau de villes
- Social : droit à la mobilité.
Augmentation du coût du pétrole
- Environnement et notamment émissions gaz à effet de serre

Situation actuelle : les résultats du sondage

- 57 % des sondés déclarent utiliser leur voiture tous les jours ou presque
- Congestion des grands axes à l'extérieur des agglomérations : 2/3 considèrent que la situation s'est améliorée
- TER et train grande ligne : amélioration pour la très gde majorité. Nouvelle donne liée à régionalisation des services ferroviaires : augmentation de l'offre, et consécutivement de la demande, politique tarifaire attractive

Renforcer la desserte ferrée

- Perspectives intéressantes avec les TGVR
- Articulation avec les réseaux urbains : tarification combinée, information multimodale, aménagement des correspondances (horaires, facilitation correspondances)
- Pb de encombrement des sillons : concurrence TGV/TGVR sur lignes TGV ; concurrence TER/Marchandises sur lignes classiques. Perspectives liées au cadencement
- Coût supporté par les régions : services financés par les Régions avec prix payé par les usagers représentant de 25 à 30 % du coût. Pb financier : alléger les péages pour les services TER.



Desserte par autocars

- Peu utilisée en France, mais résultats au rendez-vous : exemple de la ligne Aix en Provence / Marseille
- Complémentarité TER / autocars
- Lignes à haut niveau de service
- Voie réservée : expérimentation entre Voiron et Grenoble



Organiser le rabattement sur les gares

- Développer urbanisation autour des gares
- Rabattement en transport collectif : lignes régulières ou à la demande
- Parc vélos
- Parcs relais en favorisant le covoiturage

Lien aménagement et urbanisme / déplacements

- Constance des temps journaliers de déplacements
- Coût des déplacements et coût du foncier
- Desserte TC demande un minimum de densité
- Privilégier urbanisation dans bourgs existants desservis par une gare
- Plans de déplacements des entreprises et administrations