



Engagement pour des transports publics et une mobilité durable : le manifeste du Groupement des Autorités responsables de Transports (GART)

Par Roland RIES *

Dans un contexte où la mobilité repose aujourd'hui encore à plus de 80 % sur l'usage privatif de la voiture, développer des politiques de mobilité durable est indispensable pour permettre à la France de respecter ses engagements de réduire de manière drastique ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

Pour le Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART), l'heure n'est plus à opposer les différents modes de transport, mais au contraire à jouer la carte de l'intermodalité, avec pour corollaire la nécessité de repenser l'occupation de l'espace notamment au travers d'une gestion intégrée des politiques d'aménagement et de mobilité.

Une intermodalité qui exige de redonner toute leur attractivité aux réseaux de transports collectifs (un secteur dynamique créateur d'emplois locaux non délocalisables), ce qui impose une redéfinition de la politique tarifaire desdits transports pour pouvoir dégager les marges financières nécessaires pour ce faire et atteindre un autre objectif qui est celui de garantir un droit d'accès aux transports pour tous, notamment aux personnes handicapées.

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 de fortes disparités 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 cardiovasculaires, d'accidents vasculaires cérébraux et de cancers. De nombreux décès pourraient ainsi être évités par une moindre exposition aux particules fines dans nos villes. À cette pollution automobile s'en ajoutent d'autres, des pollutions visuelles, olfactives ou sonores.

À l'heure où la France a des pris des engagements pour réduire d'ici à 2050 ses émissions de gaz à effet de serre, le Groupement des Autorités responsables de Transports (GART) considère qu'il n'y pas d'autre alternative pour atteindre cet objectif ambitieux que de développer des politiques de mobilité durable. Il est vrai que la mobilité actuelle repose encore à plus de 80 % sur l'usage privatif de la voiture. Or, celle-ci ne répond pas suffisamment aux

exigences d'équité sociale, d'efficacité économique et de préservation de l'environnement. À 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 indispensable de promouvoir et d'assurer une mobilité durable.

Le transport public, qui est efficace du 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'un même parcours 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 automobile, des accidents de la circulation, en libérant l'espace public urbain et en valorisant 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, ce sont pas moins de sept lois qui ont été adoptées depuis 1982 (deux autres sont actuellement en cours d'examen) pour servir à



la définition des 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 être en mesure de contribuer à rendre les transports collectifs plus attractifs, plus fiables, plus performants et capables d'offrir une alternative à la voiture individuelle, partout où cela est possible et au moindre coût pour la collectivité.

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), en dehors de l'Île-de-France.

Cette initiative a d'ores et déjà permis de financer plus de 1 000 km d'infrastructures de TCSP. Les deux appels à projets (lancés en 2007 et 2011) ont représenté un investissement global de 13,8 milliards d'euros pour les collectivités territoriales, et une intervention de l'État à hauteur de 1,3 milliard d'euros.

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, c'est le choix du bus à haut niveau de service (BHNS) qui a été retenu. Les innovations industrielles et le souhait des élus d'une meilleure adaptation à la demande 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 2013) à lancer un troisième appel à projets de TCSP. Plus de 100 projets d'infrastructures et 21 projets de mobilité durable ont été présentés. À 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 à projets, tous les dossiers puissent bénéficier du concours de l'État. Par ailleurs, le GART se félicite de l'existence d'un volet mobilité dans les futurs contrats de plan État-région, car cela permettra de réaffirmer la priorité dont doivent bénéficier les transports collectifs.

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 d'alourdir la facture environnementale des transports du quotidien.

L'objectif d'une mobilité plus durable ne pourra se concrétiser que si nous continuons 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 la base de territoires s'étendant au-delà des périmètres desservis par les réseaux de transport urbain. L'échelle des schémas de cohérence territoriale apparaît à cet égard comme la plus pertinente.

L'urbanisme doit permettre un 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, qui respectent 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 pourrait favoriser de nouvelles pratiques de déplacement. Dans les territoires les moins urbanisés, les plans d'urbanisme locaux pourront, par exemple, s'attacher à réserver des emprises foncières pour permettre le rabattement des flux de voitures particulières vers les lignes structurantes des réseaux de transport.

La place des gares

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

L'avis des collectivités en charge de l'urbanisme doit être pris en compte en amont de la gestion des gares, autour du projet urbain qui impacte directement le fonctionnement économique des agglomérations. En raison de leur contribution au financement des TER, les régions ont naturellement vocation à être la collectivité chef de file en matière de gestion des gares.

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. À terme, l'objectif est d'aboutir à une chaîne intégrée des déplacements. Cela pourra être réalisé en renforçant l'intermodalité, en développant l'information des voyageurs, la tarification intégrée ainsi qu'une billettique commune à l'échelon régional.

L'organisation de cette complémentarité des modes de transport a été récemment actée dans la loi régissant la transformation des « autorités organisatrices des transports urbains » (AOTU) en « autorités organisatrices de la mobilité » (AOM) – une loi pour l'adoption de 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) ou encore une politique de stationnement cohérente liant l'offre sur la voirie et l'offre 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. À cette fin, les collectivités doivent développer et offrir à leur 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 de transport présuppose de renforcer l'intermodalité, et ce à plusieurs niveaux.

Tout d'abord, la structure des réseaux de transport doit s'affranchir des périmètres institutionnels pour pouvoir s'adapter aux bassins de déplacement, ceux-ci évoluant plus vite que les frontières administratives.

Pour cela, le passage d'un mode de transport à un 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 aller 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 en réduisant le stationnement anarchique ou à prévoir une offre de stationnement à proximité des gares en vue d'inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun. La réforme de la décentralisation du stationnement sur voirie, que le GART a obtenue, permettra de résoudre une bonne partie des dysfonctionnements actuels de la gestion du stationnement et, par voie de conséquence, 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'occu-

pation domaniale : l'automobiliste paiera donc en fonction de l'utilisation qu'il fait 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 libre. De plus, ce barème tarifaire permettra 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 à réserver le stationnement sur voirie aux 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 des vélos ou des deux-roues motorisés, espaces verts...). Afin d'en faciliter la compréhension par nos concitoyens, ce nouveau dispositif pourra également s'accompagner de nouveaux services, tels que le déploiement des solutions dématérialisées de paiement du stationnement ou la mise en place d'horodateurs interactifs informant les automobilistes venant de se garer de l'offre de transport existante dans leur proximité immédiate.

Pour un développement maîtrisé des systèmes de transport intelligents

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont 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, leur vitesse commerciale, leur 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 d'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 des données personnelles, commissions prélevées 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 autorités organisatrices de transport (AOT) puissent devenir propriétaires des données relatives au transport, avoir la maîtrise de leur réutilisation, contrôler les canaux de distribution des titres de transport et obtenir des compensations financières aux investissements supplémentaires nécessaires.

Sur le dernier kilomètre de livraison

Les AOM devront se positionner sur la gestion du dernier kilomètre de livraison sur leur territoire respectif. En effet, en cas d'inadaptation de l'offre privée, la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPAM) précise 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 pour vocation d'organiser l'intégralité du transport de marchandises dans leur agglomération. À ce titre, il est important de signaler que la mise en place de centres de distribution urbaine ou l'instauration d'une mixité d'usage transport de voyageurs/transport de marchandises (de type tram-fret) ne doivent pas constituer les seules actions entreprises par les collectivités en termes de gestion du dernier kilomètre de livraison. En effet, les collectivités doivent également jouer le rôle de régulateur 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 des transports urbains.

Faire reculer la fraude dans les transports en commun

De récentes enquêtes d'opinion menées aux plans européen et mondial ont montré que les Français sont parmi les citoyens les plus tolérants au monde envers la fraude dans les transports en commun. Ce phénomène s'est répandu dans toutes les catégories sociales. Cette forme d'incivilité est même encouragée par toutes sortes de dispositifs - applications mobiles, « assurances » clandestines, etc. - qui viennent « aider » les fraudeurs dans leur pratique. Les pouvoirs publics manifestent aussi, d'une certaine manière, une certaine tolérance à l'égard de la fraude dans les transports puisqu'il faut compter 10 récidives dans une même année pour que la fraude soit requalifiée en délit ! Ce sont ainsi, chaque année, plus de 500 millions d'euros de manque à gagner pour la collectivité, soit autant de service, de personnel ou 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 afin de donner plus de liberté aux autorités organisatrices de transport (AOT), s'agissant de la fixation du montant des amendes.

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 du regard de la société sur le handicap. L'accessibilité des réseaux de transport aux handicapés constitue à cet égard l'un des piliers essentiels du bien vivre ensemble.

Les objectifs de cette loi, et notamment celui prévoyant une mise en accessibilité totale des réseaux de transport, représentent un véritable défi pour les collectivités, tout particulièrement dans le contexte de réduction des dotations de l'État. Lorsque l'on sait que la mise en conformité des points d'arrêts des réseaux de transport public dans l'ensemble du territoire représente un investissement de l'ordre de 20 milliards d'euros, on prend tout de suite la mesure de l'ampleur du défi lancé aux collectivités, dans un contexte déjà marqué à leur niveau par de fortes contraintes budgétaires.

Face à ce constat, il apparaît peu vraisemblable de voir respectée l'échéance de la mise en accessibilité du cadre bâti, de la voirie et des transports. Donner un second souffle à la loi de 2005 passe par la mise en place d'agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP). Ces derniers doivent marquer un engagement politique fort en dressant un état des lieux des besoins de mise en accessibilité et en établissant un calendrier de la programmation des travaux incluant l'échéancier du financement correspondant. Le GART rappelle que l'accessibilité des réseaux de transport constitue un élément essentiel de toute politique de transport public, du fait qu'elle 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 des fonctions électives à intégrer le volet « Accessibilité » dans leurs programmes.

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

Aujourd'hui, nombre de réseaux urbains et de réseaux ferroviaires sont proches de la saturation. Les besoins de financement sont colossaux : les AOT ne peuvent plus entièrement assumer le coût d'une augmentation nécessaire de l'offre (à ce titre, il faut être conscient du fait qu'un report de seulement 10 % des déplacements effectués en voiture individuelle vers les réseaux de transport public entraînerait un doublement de la fréquentation de ceux-ci).

Les transports publics, un poste budgétaire important pour les 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 se répartissant comme suit : 10 milliards pour l'Île-de-France et 3 milliards pour les autres régions, 2 milliards

pour les départements et près de 9 milliards pour les transports urbains en province.

Les collectivités consacrent souvent plus d'un quart, voire même parfois 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 (VT) est lui aussi victime de la crise économique

La principale ressource de financement du transport de voyageurs repose sur le versement transport (VT), un impôt assis sur la masse salariale des entreprises et des administrations de plus de 9 salariés. Cette redevance est affectée 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 elle est 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, pour moitié en Île-de-France et pour moitié en province.

Si le versement transport représente en moyenne 46 % des recettes 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 fixé par la loi, ce qui limite leurs marges de manœuvre budgétaires.

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. Un mode de calcul du VT reprenant les principes de la taxe carbone induirait même un effet défavorable, puisque le rendement d'une telle taxe est appelé à décroître avec le comportement vertueux de la population, alors que la demande de transport public est, elle, croissante... De plus, la défense du versement transport est une priorité dans le contexte actuel de révision à la baisse des dotations de l'État.

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

Le GART rappelle qu'en province, le produit des titres de transport acquittés par les usagers ne couvre que 17 % des besoins de financement des transports urbains. Malgré la hausse de leur fréquentation, le poids des recettes commerciales dans le financement des transports urbains n'augmente pas. Les augmentations tarifaires sont sou-

vent inférieures à l'inflation. De toute évidence, la politique tarifaire apparaît comme un levier permettant de dégager des marges de manœuvre financières supplémentaires, mais il s'agit là d'un débat sensible, du fait que nos concitoyens ne prennent pas toujours toute la mesure de la réalité des coûts du transport public et que beaucoup d'entre eux considèrent que le transport public est encore trop cher.

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

Le GART défend la liberté des AOT, qui sont compétentes en matière de politiques tarifaires, et respecte le choix fait par certaines d'entre elles de la gratuité totale sur tout leur territoire.

Cependant, cette gratuité n'est pas généralisable à l'ensemble des territoires. Même s'ils sont gratuits pour l'usager, les transports publics ne le sont pas pour la collectivité. Se privant des recettes des usagers, celle-ci doit compenser ce manque à gagner 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 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 pour pouvoir mettre en œuvre le droit au transport et 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 que sur le seul statut des individus.

Pour une concurrence renforcée entre les divers modes de gestion

Les AOT disposent d'une totale autonomie quant aux choix de gestion et d'organisation de leurs réseaux de transport urbain : elles peuvent recourir à un exploitant privé *via* une délégation de service public (DSP), ou à la gestion directe, sous la forme d'une régie ou d'une société publique locale (SPL).

La très grande majorité des autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) et des départements (plus de 75 %) ont recours, *via* des délégations de service public ou des 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 constaté dans un certain nombre d'agglomérations : ainsi, 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 à la gestion directe de certains réseaux, le législateur a ouvert en 2010 la possibilité aux autorités organisatrices de transport 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 entre les divers modes de gestion constitue un atout pour les élus en charge des responsabilités, qui disposent ainsi d'une large palette d'outils juridiques. Le choix du mode de gestion relève du débat démocratique.

Le transport public, un secteur dynamique créateur d'emplois locaux non délocalisables

Les transports collectifs (urbains, départementaux et grandes lignes) représentent au minimum 600 000 emplois directs et indirects. En effet, ce sont pas moins de 380 000 personnes qui sont employées par les exploitants, auxquelles il faut ajouter quelque 110 000 emplois chez les constructeurs de matériel roulant et chez les producteurs d'infrastructures. Enfin, il convient de souligner que plus de 150 000 personnes interviennent également dans tous les services amont et aval (secteur énergétique, travaux publics, services administratifs, 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 sont implantés sur le territoire national. Notons que leurs sous-traitants sont bien souvent les mêmes que ceux œuvrant pour le secteur automobile et qu'il y a donc de réelles possibilités de reconversion entre ces deux secteurs. Par ailleurs, la construction d'infrastructures sollicite le tissu local des PME de travaux publics. Enfin, l'exploitation des réseaux de transports collectifs routiers et ferroviaires génère des emplois nécessitant des qualifications de tous types, et ce dans 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 relèvent de politiques d'intérêt général. Ils offrent une réponse efficace aux problématiques de congestion du trafic 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, en dépit de 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 à nos villes une bonne qualité de l'air et offrir une mobilité durable sur tout le territoire national.

Note

* Groupement des Autorités responsables de Transport (GART).

