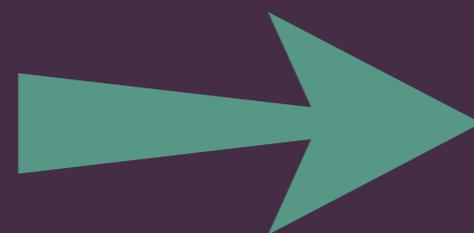


Porter de nouvelles ambitions

RAPPORT
ANNUEL 2015



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT



Sommaire

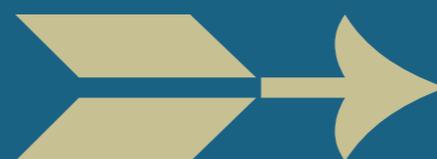
Éditoriaux p. 7

Entretien avec Louis Nègre	p. 8
Entretien avec Roland Ries	p. 10
Entretien avec Guy Le Bras	p. 12



Identités p. 15

Le Conseil d'administration	p. 16
L'équipe permanente	p. 20
Le Conseil d'orientation	p. 22
Le club des partenaires	p. 23
Communication et information	p. 24



Regards sur 2015 p. 27

Les volets « Transport » et « Mobilité » de la loi NOTRe	p. 28
La réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie	p. 32
Inquiétudes autour du relèvement du seuil de 9 à 11 salariés pour le versement transport	p. 34
La lutte contre l'insécurité et la fraude dans les transports publics, au cœur des priorités du GART	p. 36
Les enjeux de mobilité durable dans les villes moyennes	p. 38
Des demandes du GART concrétisées dans la loi de transition énergétique	p. 40
Un tour de France GART-UTP consacré à l'optimisation des ressources du transport public	p. 42
Les collectivités à l'heure de l'intermodalité vélo-transports collectifs	p. 44

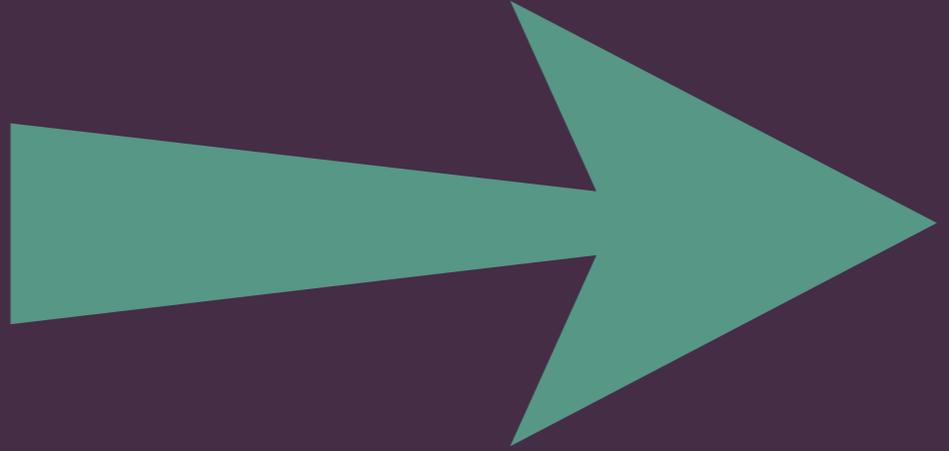


Temps forts p. 47



Le GART, l'association des collectivités au service de la mobilité

Créé en 1980, le Groupement des autorités responsables de transport (GART) agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle. Constitué d'une équipe d'élus de diverses sensibilités politiques et de techniciens pour mener à bien sa mission, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, plus de 250 autorités organisatrices de transport (autorité organisatrice de la mobilité, département, région). Depuis sa création, le GART poursuit son inlassable travail de soutien des autorités organisatrices de transport et défend leurs intérêts à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.



Éditoriaux

Entretien avec Louis Nègre

Président du GART,
Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Quels enseignements tirez-vous de la loi de transition énergétique adoptée durant l'année 2015 ?

Au Sénat, j'ai eu l'honneur d'être le rapporteur du volet transports. Deux dispositions sont dans le champ d'action du GART : tout d'abord, la possibilité de mise en place de zones à circulation restreinte (ZCR) ; ensuite, la transition énergétique des parcs d'autobus et d'autocars. S'il est impensable de ne rien faire alors que nous demandons à nos concitoyens de faire des efforts en matière de transition énergétique des véhicules individuels, il faut néanmoins rester réalistes quant aux contraintes imposées aux collectivités. En ce qui concerne la mise en œuvre de cette disposition, nous avons deux demandes importantes dont nous souhaiterions qu'elles soient prises en compte. Nous souhaitons que les autorités organisatrices, c'est-à-dire les élus, soient consultées, pour avis conforme, sur l'établissement par les préfets des périmètres de circulation restreinte pour les véhicules de transport en commun, correspondant aux zones situées au cœur des agglomérations soumises à un plan de protection de l'atmosphère. Nous souhaitons également que les objectifs de dépollution soient rédigés dans le décret

en termes de performances à atteindre et non pas de choix de technologies de motorisation. C'est un souhait que j'avais déjà exprimé lors de l'examen de la loi sur la transition énergétique et qui avait été retenu par le législateur laissant ainsi place à l'innovation indispensable pour l'avenir de nos constructeurs. Par ailleurs, pour accompagner et soutenir concrètement cette volonté de faire progresser la transition énergétique, nous avons lancé avec la Centrale d'achat du transport public (CATP), auprès de nos adhérents et de ceux du groupement Agir, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) sur les véhicules à faibles émissions. Cet AMI n'est pas encore terminé mais nous avons déjà 47 réponses représentant un potentiel d'achat prévisionnel de l'ordre de 5 765 véhicules dont environ 3 500 bus standards à motorisation électrique.

Comment jugez-vous le report de la réforme du stationnement payant de surface dépenalisé au 1^{er} janvier 2018 ?

Nous avons regretté que les problèmes de marchés informatiques de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) aient obligé le Gouvernement à reculer la mise en œuvre de cette réforme

au 1^{er} Janvier 2018. Faisons de cette contrainte un avantage. Cette réforme, très simple dans son principe, nécessite néanmoins une communication très claire auprès des élus, tant la logique de la réforme est différente du système actuellement en vigueur. Je le redis, par la dépenalisation des amendes, cette réforme permet une meilleure lutte contre la fraude qui gangrène le système actuel. En effet, on estime que le paiement spontané qui devrait être la règle n'est que de l'ordre de 10 % à Paris et environ 35 % en Province. Cette situation est contraire aux valeurs qui fondent notre société car elle pénalise ceux qui payent, c'est-à-dire les automobilistes respectueux de la Loi. La réforme doit se traduire par un système plus efficace tant pour les collectivités qui, comme le montre l'exemple de tous les autres pays européens qui ont mis en œuvre cette réforme, constateront un doublement du taux de paiement spontané de la redevance de stationnement que pour les automobilistes qui disposeront de plus de places de stationnement disponibles du fait de la disparition des « voitures ventouses ». Avec la Mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement (MIDS), mais aussi avec les autres associations d'élus dont l'Association des maires

« Nous œuvrons pour l'avenir de nos enfants et pour une société plus respectueuse de notre "maison commune." »

de France, l'Assemblée des communautés de France, et France urbaine, nous profitons de l'année 2016 pour aller à la rencontre des maires et expliquer cette réforme attendue depuis plus de 20 ans.

Le GART s'investit également dans la lutte contre la fraude et la sécurité dans les transports. Où en sommes-nous ?

Le GART se félicite que nombre de ses amendements aient été retenus par Gilles Savary, auteur de la proposition de loi relative à la prévention et à la lutte

contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs. Ainsi, nous aurons : Une amende de troisième classe pour non justification d'identité, l'interdiction des mutuelles de fraudeurs, la possibilité, sous réserve de son financement, pour les AOT de province de créer une police des transports. Quant à la réduction à cinq du nombre de récidives constitutives du délit de « fraude d'habitude », le Conseil d'administration du GART préconise quant à lui de descendre à trois, chiffre au-delà

duquel il est difficile de plaider l'erreur ou l'oubli involontaire.

À l'échelle internationale, vous êtes intervenu dans le cadre de la COP21 pour parler de « Mobilise your city ». Pouvez-vous nous en dire davantage sur cette initiative ?

Aujourd'hui, nous devons faire face, simultanément, à des problématiques de congestion, de sécurité routière et de santé publique. Cela doit nous faire prendre conscience qu'il est nécessaire d'avoir une vision d'aménagement du territoire qui reste fondamentale par rapport aux transports. Cette vision d'aménagement du territoire passe par une planification locale avec des plans de déplacement urbain, mais également par un soutien avec un cadre législatif national. L'initiative « Mobilise your city » a pour objectif d'accompagner les gouvernements locaux dans les pays en développement dans leur planification de la mobilité urbaine afin de rendre les villes plus inclusives, agréables à vivre, et ainsi améliorer leur attractivité économique et diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre. Cette initiative s'appuie sur une alliance qui comprend la CODATU soutenue par le GART, l'ADEME, le Cerema, l'Agence française du développement (AFD) et l'Agence de coopération internationale allemande pour le développement (GIZ). Nous avons déjà les premiers résultats, et je m'en félicite, puisque plus d'une vingtaine de grandes villes de ces pays en développement participent d'ores et déjà à cette initiative. Néanmoins, je lance un appel à tous ces pays en développement afin qu'ils se joignent à nous pour atteindre le cap des cents villes le plus rapidement possible.

Quel message adressez-vous aux acteurs du transport public pour cette année 2016 ?

L'espérance qui est notre vocation doit s'incarner dans des actes qui poursuivent un objectif. Notre objectif est simple : faire en sorte que le droit au transport et à une meilleure qualité de service devienne chaque jour, un peu plus, une réalité pour nos concitoyens qui nous honorent de leur confiance et qui constituent notre préoccupation majeure. À l'heure de la COP 21 et de son succès, nous devons être fiers d'être dans un pays où tous ensemble, nous œuvrons pour l'avenir de nos enfants et pour une société plus respectueuse de notre « maison commune ».

Entretien avec Roland Ries

1^{er} Vice-Président du GART,
Maire de Strasbourg

Quelle position porte le GART au sujet de la loi NOTRe, dont la mise en œuvre intervient cette année ?

Très attaché à la complémentarité des responsabilités entre intercommunalités, départements et régions qui trouve son origine dans la loi de décentralisation de 1982, le GART, jusqu'à ce jour, a soutenu la pertinence de l'échelon départemental en matière de transports et de mobilité durable en particulier, en ce qui concerne les transports scolaires dont la gestion départementale de proximité est un facteur clé de leur efficacité. Mais la loi NOTRe est très claire : la compétence transports des départements est transférée aux régions. Le GART, qui est au service de tous ses adhérents, dont les régions et les départements, fera naturellement tout son possible pour que ce transfert s'effectue dans les meilleures conditions. Ce sera un chantier important en 2016. Après avoir noué des contacts fructueux avec l'Assemblée des départements de France, le GART travaillera en concertation avec l'Association des régions de France, régions dont les compétences se sont singulièrement étendues, pour collaborer encore plus étroitement ensemble et permettre d'apporter, ainsi, le meilleur service aux AOM ainsi

qu'à l'ensemble des usagers. D'ores et déjà, je rappelle que notre dernière Assemblée générale du 30 septembre 2015 à Lyon a multiplié par trois le nombre de représentants des régions en son sein pour mieux tenir compte de l'évolution législative.

Le GART est pleinement investi dans la mise en œuvre de la réforme du stationnement dépenalisé. En votre qualité de Maire de Strasbourg, comment allez-vous mettre en œuvre cette réforme dans votre ville ?

Cette réforme que nous défendons au GART depuis des années doit permettre de limiter la fraude et d'inciter les automobilistes à s'acquitter de leur stationnement spontanément. C'est une réforme importante qui nécessitera d'adapter l'ensemble de notre politique de stationnement en articulant plus finement la définition des zones payantes et leurs tarifications avec les modalités de contrôle.

Au niveau local, nous avons commencé par réaliser un état des lieux en tenant compte des modalités de contrôle, des circuits de contentieux existants et des flux financiers. Il s'agit en effet de déterminer les moyens nécessaires aujourd'hui pour faire

fonctionner le système actuel et d'estimer les moyens nécessaires demain. Il conviendra ensuite de mettre en pratique la réforme et même si le scénario final n'est pas arrêté pour l'heure à Strasbourg, il sera nécessaire de s'assurer de quelques préalables pour que la réforme soit un succès : le montant retenu pour le forfait de post-stationnement (FPS) devra inciter l'automobiliste à payer spontanément à l'horodateur et il devra donc être fixé en fonction de la pression du stationnement ; les moyens de contrôles devront être suffisamment réguliers et efficaces pour éviter la fraude ; les circuits de paiement des FPS émis devront être simples et compréhensibles avec des moyens dématérialisés facilitant le paiement rapide. Le circuit du contentieux est un autre élément clé qu'il convient d'anticiper car le traitement du recours administratif préalable obligatoire dans un délai d'un mois imposera aux collectivités de déployer des moyens humains et techniques comme la création ou l'adaptation de logiciel de suivi.

S'agissant d'un sujet polémique, il sera également nécessaire de déployer une communication positive sur cette réforme pour expliquer les objectifs de celle-ci à nos concitoyens. Avec une bonne dose de

« Le versement transport est une originalité française. En plus de quarante ans, ce dispositif a prouvé toute son efficacité, et il faut le préserver. »

pédagogie, je suis convaincu que les automobilistes comprendront que cette réforme est positive puisqu'elle permettra de trouver une place plus facilement grâce à une meilleure rotation et à une limitation des « véhicules ventouses ».

En ce début d'année 2016, vous avez participé à la conférence sur la mobilité urbaine « Transforming Transportation » au siège de la Banque Mondiale, à Washington. Quelle a été la teneur de ce voyage ?

J'ai eu effectivement l'occasion de m'exprimer lors de la conférence sur la mobilité urbaine « *Transforming Transportation* » organisée par la Banque Mondiale les 14 et 15 janvier 2016 à Washington. En premier lieu, il m'a été demandé : « Quelle est la vision d'un Maire sur la COP21 et les engagements pris ? » Cette conférence de Washington se situe après la COP 21 de Paris qui fut un succès. Nous en partageons les ambitions. Si les engagements sont internationaux et nationaux, les actions sont locales et métropolitaines. Depuis plus de 25 ans, l'agglomération strasbourgeoise s'est ainsi engagée dans un projet ambitieux de rééquilibrage des modes, sans esprit dogmatique ; chaque mode ayant son domaine de pertinence, l'angle de perception étant celui de l'usage. L'agglomération strasbourgeoise s'est vue décerner le « *Smart City Mobility award 2015* », par un jury international à Hong Kong en décembre dernier. « Le type de soutien dont les villes ont besoin de la part du niveau national » a aussi fait l'objet d'une demande d'éclairage lors de cette conférence. L'État a gardé le pouvoir régalien de fixation des normes, des règles du Code de la Route. Par ailleurs, le soutien de l'État, en particulier

financier, est essentiel et produit un effet de levier puissant sur les projets.

Par ailleurs, la question primordiale du financement des transports collectifs a été abordée. Il m'a été demandé de donner mon avis sur « les forces et faiblesses du versement transport » et la possibilité de son instauration dans les pays en développement.

Le versement transport est une originalité française. En plus de quarante ans, ce dispositif a prouvé toute son efficacité, et il faut le préserver. À la question de l'instauration du versement transport dans les pays en voie de développement, sa mise en place nécessite une économie structurée avec un mode de prélèvement de l'impôt stabilisé.

Je reste persuadé que compte tenu de la difficulté de mobilisation de l'impôt, la solution du partenariat public privé (B.O.T. - *Build Operate Transfer*) est à promouvoir, intégrant une captation plus ou moins grande de la plus-value foncière.

Entretien avec Guy Le Bras

Directeur général du GART



Quelle est la pertinence pour le GART de développer une structure européenne regroupant les autorités organisatrices des différents états membres ?

La question de la représentation des autorités organisatrices de transport au niveau européen correspond à une véritable attente. Une attente des autorités organisatrices qui souhaiteraient pouvoir peser de façon plus efficace au niveau européen mais aussi une attente de la Commission européenne qui considère que ces autorités ne sont pas actuellement correctement représentées. Mais les volontés affirmées du GART et de la Commission européenne se heurtent à plusieurs défis qu'il convient de relever pour pouvoir avancer. Ainsi, pour ce qui est des transports urbains par exemple, les organisations sont très différentes, voire incompatibles, d'un pays à l'autre. De plus, le lobbying bruxellois nécessite beaucoup de temps et aussi une sérieuse connaissance des réseaux efficaces auprès de cette institution. Ce qui fait que, jusqu'à présent, nous

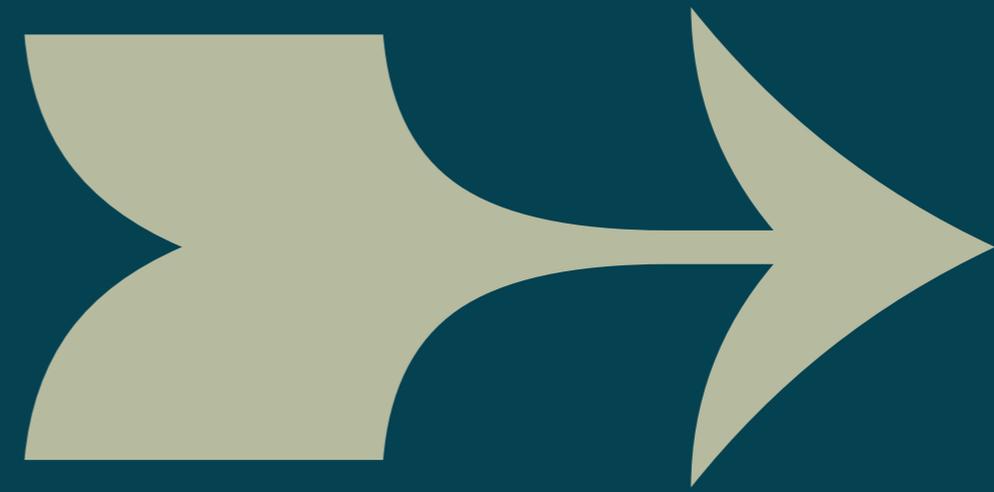
n'avons pas encore réussi à fédérer les associations nationales existantes. Mais, en 2015, plusieurs partenaires potentiels au niveau européen ont manifesté un intérêt à discuter avec nous de ce sujet. C'est pourquoi, en relation avec la CODATU, nous avons bon espoir de pouvoir faire avancer ce dossier dans les mois qui viennent.

À l'heure où les finances des collectivités sont de plus en plus contraintes, le GART a remporté d'importantes victoires relatives à la défense du versement transport. Quelles sont-elles ? Et quels seront les domaines d'action du GART en la matière pour 2016 ?

Le versement transport est un mode de financement original et efficace car il est proportionnel à la demande de transport des salariés. De plus, il est acquitté par les employeurs et non pas seulement par les entreprises, ce qui lui donne un certain caractère universel. Mais, en période de crise économique, son rendement a tendance à baisser

et un certain nombre d'acteurs économiques cherchent à y échapper. C'est ainsi que nous avons obtenu de réintégrer les acteurs de l'économie sociale et solidaire qui avaient été sortis du champ d'application du versement transport par la Loi sur l'économie sociale et solidaire. Nous avons aussi obtenu du Gouvernement une compensation intégrale de la baisse de recettes du versement transport impliquée par la hausse des seuils sociaux de 9 à 11 salariés. En 2016, nous allons travailler à sécuriser cette ressource, vitale pour les autorités organisatrices de la mobilité, mais aussi à réfléchir sur les évolutions possibles pour tenir compte de l'extension des ressorts territoriaux liées à l'application des lois MAPTAM et NOTRe.

« La question de la représentation des autorités organisatrices de transport au niveau européen correspond à une véritable attente. »



Identités

Le Conseil d'administration

Au 31 décembre 2015

* Membre dont le mandat est arrivé à échéance en décembre 2015

Autorités organisatrices de la mobilité entre 100 000 et 300 000 habitants



Serge BAFU
Vice-Président délégué aux transports
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU CENTRE LITTORAL DE LA GUYANE



Stéphane BEAUDET
1^{er} Vice-Président en charge du développement économique, transports, déplacements et liaisons douces
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ÉVRY CENTRE ESSONNE



Laurent GARCIA
Vice-Président délégué aux transports en commun et infrastructures de transports
COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND NANCY



Anne GÉRARD
Vice-Présidente transports, déplacement et voirie communautaire
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND POITIERS



André GERVAIS
Conseiller délégué mobilité
LE GRAND DIJON - COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE



Dominique GROS
Vice-Président et Président des transports de l'agglomération Metz Métropole
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE METZ MÉTROPOLE

Identités

Autorités organisatrices de la mobilité de moins de 100 000 habitants



Corinne CASANOVA
Vice-Présidente chargée des transports, des mobilités alternatives et de la transition énergétique
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU LAC DU BOURGET



Valérie LACROUTE
Présidente
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORTS DU SUD SEINE-ET-MARNE



Ronan KERDRAON
Vice-Président en charge des transports et des modes de déplacements
SAINT-BRIEUC AGGLOMÉRATION



Florence LASSERRE-DAVID
Vice-Présidente
SYNDICAT DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMÉRATION CÔTE BASQUE-ADOUR



Charles-Éric LEMAIGNEN
Président
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ORLÉANS VAL-DE-LOIRE



Luc LEMONNIER
Conseiller communautaire
COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE

Identités



Jean-Noël LOURY
Maire
COMMUNE DE VAL-DE-MERCY



Frédéric NEVEU
Vice-Président chargé de la mobilité et des transports
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SAINTES



Jean-Pierre ROUME
Vice-Président chargé des transports
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'AURILLAC



Sébastien MARTIN
Président
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CHALON VAL DE BOURGOGNE-LE GRAND CHALON



Jean-Paul MARTINERIE
Vice-Président chargé de la politique de la ville, des transports et de l'eau
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DES HAUTS-DE-BIÈVRE



François RAGE
Président
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION CLERMontoise



Denis RAMBAUD
Vice-Président coordonnateur en charge du réseau urbain des transports collectifs
MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION



Jean-Luc RIGAUT
Président
COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION D'ANNECY



Françoise ROSSIGNOL
Vice-Présidente en charge de la mobilité et des transports
COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS



Jean-Marc ROUBAUD
Président
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND AVIGNON



Roland RIES
1^{er} Vice-Président
COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG

Départements



Dominique BUSSEREAU
Président
CONSEIL GÉNÉRAL DE CHARENTE MARITIME

Autorités organisatrices de la mobilité de plus de 300 000 habitants



Bertrand AFFILÉ
Vice-Président en charge des déplacements et transports publics
NANTES MÉTROPOLE



Robert ASSANTE
Vice-Président délégué aux transports et à la mobilité
COMMUNAUTÉ URBAINE MARSEILLE-PROVENCE-MÉTROPOLE



Pierre GARZON
Vice-Président en charge des transports et des déplacements
CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-DE-MARNE



Yves KRATTINGER
Président
CONSEIL GÉNÉRAL DE HAUTE SAÛNE



Nicolas MÉARY
Vice-Président en charge des mobilités
CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ESSONNE



Christophe NAJDOVSKI
Adjoint au Maire de Paris en charge des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public
CONSEIL DE PARIS



Jean-Jacques BERNARD
Vice-Président en charge des transports et des déplacements
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION RENNES MÉTROPOLE



Gérald DARMANIN
Vice-Président transports publics-sécurité et contrôles d'accès dans les transports
LILLE MÉTROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE



Anne-Lise DUFOUR-TONINI
Présidente
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS RÉGION DE VALENCIENNES



Christophe DUPRAT
Vice-Président en charge des transports et du stationnement
COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

Régions



Gilles BONTEMPS *
Vice-Président en charge des transports
CONSEIL RÉGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE



Fabienne COUPEL-SAURET
Vice-Présidente en charge de l'aménagement du développement durable, énergie et déplacements
CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION



Annie GUILLEMOT
Présidente
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS POUR LE RHÔNE ET L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE



Francis GRASS
Président
SMAT (SOCIÉTÉ de la MOBILITÉ de L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE) Membre du SMTIC DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE



Yann MONGABURU
Président
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE



Louis NÈGRE
1^{er} Vice-Président
MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR



Françoise COUTANT *
Vice-Présidente
CONSEIL RÉGIONAL DE POITOU-CHARENTES



Pierre MATHIEU *
Vice-Président en charge des infrastructures-transports et mobilité durable
CONSEIL RÉGIONAL DE CHAMPAGNE-ARDENNE



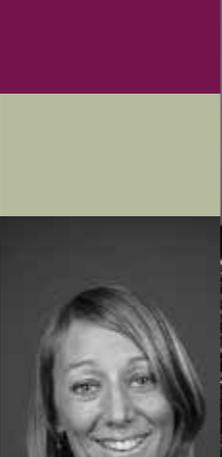
Pierre SERNE
Vice-Président région
SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE



Bernard SOULAGE *
Vice-Président aux relations avec l'Europe
CONSEIL RÉGIONAL RHÔNE-ALPES

L'équipe permanente

 Guy LE BRAS Directeur général	 Benoît CHAUVIN Responsable du pôle technologie des transports et accessibilité	 Chloé DIAMÉDO Juriste au sein de la direction des affaires juridiques et européennes
 Karima CARBONNIER Secrétaire polyvalente	 Romain CIPOLLA Responsable du pôle mobilité durable	

 Dominique DREWNOWSKI Adjointe du Secrétaire général, Responsable comptable	 Laurette GUÉNIN Chargée de l'accueil	 Alexandre MAGNY Secrétaire général
 Florence DUJARDIN Responsable du pôle observatoire des réseaux de transport, statistiques et analyse économique	 Mouloud HOUACINE Responsable communication externe	 Benjamin MARCUS Directeur des affaires juridiques et européennes
 Marie MOLINO Adjointe du pôle mobilité durable	 Valérie QUIGNARD Responsable du pôle accueil et secrétariat et Assistante du Directeur général	 Céline SABATIER Adjointe du pôle observatoire des réseaux de transport, statistiques et analyse économique
 Mounia MOUDJED Chargée de mission auprès du Directeur général	 Valérie RATHIER Chargée de l'événementiel, de la communication interne et des partenaires	 Aurélie SENÉ Chargée de mission web

Le Conseil d'orientation

Les membres du CODOR

Henry BASCUNANA
CGT, Administrateur salarié de la SNCF

Francis BEAUCIRE
Professeur à l'Université Paris I

Guy BOURGEOIS
Ancien Directeur général de l'INRETS

Joël CARREIRAS
Ancien Vice-Président de Toulouse Métropole

Bernard CHARRIER
Ancien Président d'Agir et ancien Administrateur du GART

Stéphane COPPEY
Région Paca et ancien Administrateur du GART

Yves CROZET
Directeur du Laboratoire d'économie des transports - LET

Daniel CUKIERMAN
Ancien Directeur général de Veolia Transport Asia

Jean-Claude GAYSSOT
Ancien Vice-Président du Conseil régional de Languedoc Roussillon, ancien ministre

Serge GODARD
Ancien Président du SMTC de Clermont Ferrand,
Sénateur-Maire de Clermont-Ferrand

Jean-Louis HÉLARY
Ancien Directeur du Certu

Patrick LABIA
Inspecteur général du CGEDD

Raymond LANG
Membre du directoire de France Nature Environnement

Michel LARAMÉE
Trésorier de la Codatu

Jean LENOIR
Vice-Président de la Fnaut

Didier LE RESTE
Ancien Secrétaire général de la CGT transports

Jean-François MALBRANCQ
Ancien Vice-Président de la Communauté urbaine d'Arras

Olivier MAREMBAUD
Ancien Président de Keolis

Serge MÉRY
Consultant, ancien Vice-Président de la région
Île-de-France et ancien Administrateur du GART

Véronique MICHAUD
Secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables

André MILAN
Secrétaire général FGTE-CFDT Transports Équipements

Christian PARRA
Ancien Vice-Président du Grand Nancy

Philippe PEYROUX
Ancien Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon

Christian PHILIP
Ancien Député

Bernard RIVALTA
Ancien Président du Sytral

Philippe SEGRETAIN
Ancien Président de Transdev

Jean-Paul TRAN THIET
Avocat associé White et Case LLP



Bernard SOULAGE
Président

Créé en 2012, le Conseil d'orientation (CODOR) du GART éclaire les décisions des administrateurs du GART et de ses adhérents, et enrichit ainsi le débat sur la mobilité durable.

Ses membres se composent d'élus, de chercheurs et d'anciens élus ayant contribué à l'émergence d'une véritable culture de la mobilité durable en France et en Europe.

Le club des partenaires

Ils nous font confiance






Un élu référent qui accompagne les membres

Jean-Pierre ROUME

Administrateur et élu référent « club des partenaires » du GART

Vice-Président en charge des transports de la Communauté d'agglomération du Bassin d'Aurillac
Président du SAPL STABUS

Dans sa démarche visant à fédérer les acteurs de la filière, le GART mobilise également les industriels et les entreprises de service issus du secteur des transports publics. C'est tout l'objet du club des partenaires qui multiplie les échanges d'informations de ses membres avec les élus, et les associe ainsi aux orientations portées par le GART.

Pour plus d'informations sur le club des partenaires et les différents services proposés, contactez-nous :

Alexandre MAGNY
Secrétaire général
01 40 41 18 19 - alexandre.magny@gart.org

Benoît CHAUVIN
Responsable du pôle technologie des transports et accessibilité
01 40 41 18 32 - benoit.chauvin@gart.org

Valérie RATHIER
Chargée de l'événementiel, de la communication interne et des partenaires
01 40 41 18 31 - valerie.rathier@gart.org

Communication et information

Identités

Pour se tenir informé de l'actualité du GART en particulier et du secteur en général, un ensemble d'outils est mis à la disposition des adhérents. Ces instruments de veille (site Internet, newsletter...) et de compréhension (publications, études...) accompagnent les collectivités adhérentes ainsi que les professionnels du secteur dans l'exercice de leur compétence.

Le site Internet
www.gart.org

Le site Extranet
www.reseau-gart.org

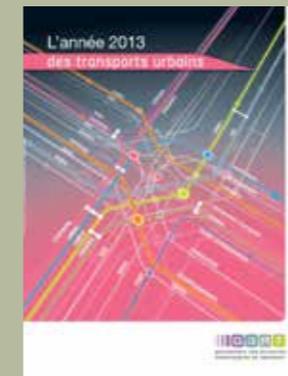
La newsletter *Mobilités*
Inscription : mobilités@gart.org

Le GART sur Twitter
@GART_officiel

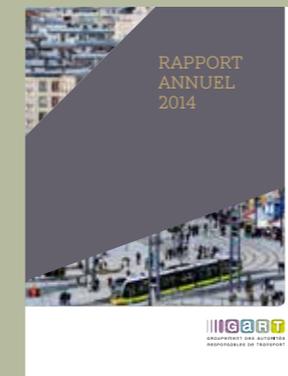


Identités

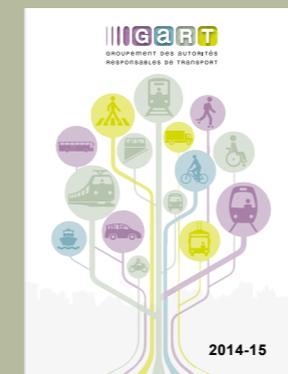
L'année 2013 des transports urbains



Rapport annuel 2014 du GART



L'annuaire national des transports publics 2014-2015



Les publications partenariales

Réforme des rythmes scolaires et impacts sur l'organisation des transports scolaires (GART-ANATEEP)



Optimiser les ressources du transport public : Tour de France 2015 GART-UTP



Guide de recommandations pour la mise en œuvre de la réforme de décentralisation du stationnement payant



Les études

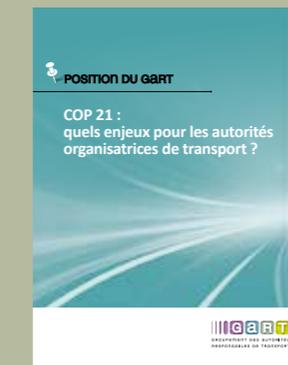
Mobilités et villes moyennes. État des lieux et perspectives



Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs



Position du GART COP21 : quels enjeux pour les autorités organisatrices de transport ?



Les Cahiers du GART

Cahiers du GART n°12 : Le vélo au service de l'intermodalité

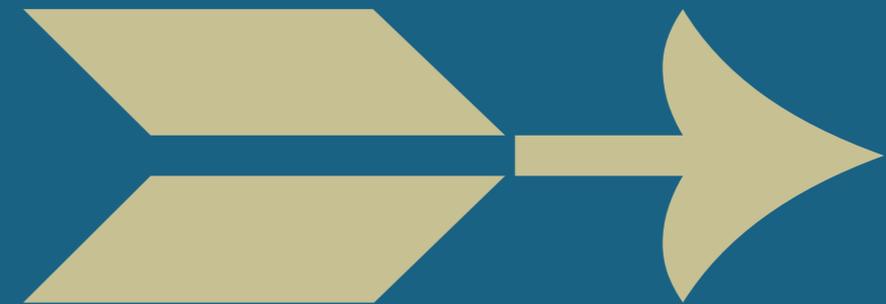


Cahiers du GART n° 13 : La gratuité des transports en Europe



Cahiers du GART n°14 : Mobilité et villes moyennes. État des lieux et perspectives





Regards sur 2015

Les volets « Transport » et « Mobilité » de la loi NOTRe

La loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) publiée le 7 août 2015 a profondément modifié l'organisation des compétences en matière de mobilité : les attributions des départements en matière de transport ont été transférées aux régions (à l'exception du transport des élèves handicapés), la clause de compétence générale des départements et des régions a été supprimée, les périmètres de transport urbain ont disparu du fait de la possibilité désormais offerte aux AOM d'organiser des transports non urbains au sein de leurs ressorts territoriaux.

Suppression de la clause de compétence générale

Les articles 1^{er} et 94 de la loi NOTRe suppriment la clause de compétence générale des régions et des départements, qui leur permettaient auparavant d'intervenir dans d'autres domaines que ceux explicitement définis par la loi, dès lors qu'ils considéraient que l'intérêt public local le nécessitait. Ces nouvelles dispositions impliquent que, dès lors que la loi a attribué une compétence à une collectivité, celle-ci ne peut être exercée par une autre, sauf en cas de délégation. Les départements et les régions ne peuvent cofinancer que les projets en lien avec les attributions que la loi leur a données.

Toutefois, la loi reconnaît le rôle primordial des conseils départementaux dans la solidarité territoriale et leur permet ainsi de « *contribuer au financement des opérations dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par les communes ou leurs groupements, à leur demande* ». Ils peuvent également mettre « *à la disposition des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale qui ne bénéficient pas des moyens suffisants pour l'exercice de leurs compétences dans les domaines de [...] la voirie, de l'aménagement [...], une assistance technique dans des conditions déterminées par convention* ». La suppression de la clause générale de compétence des départements et des régions implique qu'ils ne seront plus habilités à intégrer un syndicat mixte

de transport exerçant ses compétences sur le seul ressort territorial d'un EPCI, ou d'une seule commune.

Intégration des schémas régionaux d'intermodalité (SRI) dans les nouveaux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires a été conçu comme un document intégrateur, permettant des réflexions croisées entre de nombreux domaines de compétences, et permettant de diminuer le nombre de schémas régionaux en fusionnant certains schémas préexistants.

Réalisé par la région, ce schéma concerne de nombreux domaines en lien avec les politiques de mobilité. Il est notamment chargé de fixer « *les objectifs [...] de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, [...] d'intermodalité et de développement des transports, [...], de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air [...]* ».

Pour mettre en œuvre ces objectifs, la région est chargée d'édicter des règles générales qui « *peuvent varier entre les différentes grandes parties du territoire régional* ». Elle doit également rédiger des chapitres thématiques, dont l'un devra être consacré à l'intermodalité et au développement des transports.

Pour atténuer les craintes liées au caractère prescriptif de ce schéma, plusieurs dispositions « garde-fous » ont été introduites dans le texte par le législateur. Ainsi, les règles générales ne peuvent « *avoir pour conséquence directe, pour les autres collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, la création ou l'aggravation d'une charge d'investissement ou d'une charge de fonctionnement récurrente* ».

Mise en œuvre du transfert de la compétence transport des départements prévu par la loi NOTRe

La loi prévoit le transfert de compétence transport des départements vers les régions à compter de 2017. Ce transfert entraînera la substitution de la région au département dans tous ses droits et obligations. Ainsi, la région se substituera en 2017 au département dans les contrats en cours passés par ce dernier (DSP, marchés publics, conventions financières). De même, la région se substituera au département comme membre des régies de transport et des établissements publics, tels que les syndicats mixtes, dont le département était membre en tant qu'AOT. Sur le plan pratique, la substitution entraînera la nécessité pour la région de désigner ses représentants dans les instances des structures dont elle sera devenue membre.

En vertu de l'article L.1111-8 du CGCT, de portée générale, la région pourra déléguer tout ou partie de sa compétence d'organisation des transports interurbains à une autre collectivité territoriale (département ou commune) ou à un EPCI. S'agissant des transports scolaires, ce sont toutefois les dispositions particulières de l'article L. 3111-9 du code des transports qui s'appliqueront. Ainsi, la région pourra déléguer tout ou partie de sa compétence à une liste assez large d'entités (collectivités territoriales, associations de parents d'élèves, etc.).

Il convient enfin de noter que la loi NOTRe a mis en place un double mécanisme de compensation financière du transfert de la compétence transport selon que l'autorité qui prendra la suite du département pour l'organisation des lignes interurbaines sera la région ou une AOM. Dans le premier cas, celui du transfert des lignes interurbaines au profit d'une région, la compensation financière, accompagnant le transfert de la compétence, sera intégrale.

Dans la seconde hypothèse, la compensation financière au profit des AOM pourra être minorée du seul fait qu'une AOM peut instaurer et prélever du versement transport sur son territoire pour financer les anciennes lignes interurbaines, là où le département, et demain la région, n'avait pas ce levier financier à sa disposition.



Pour autant, sous un régime de comptabilité, ces règles générales s'imposent à certains documents de planification tels que les schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou les plans de déplacements urbains (PDU). Ces schémas doivent également prendre en compte les objectifs de moyen et long termes fixés par le SRADEET.

Lorsque ces documents ont été adoptés avant l'approbation du SRADEET, ces règles de prise en compte et de compatibilité ne s'imposent que lors de leur prochaine révision.

Possibilité pour les AOM d'organiser du transport non-urbain au sein de son ressort territorial

La loi NOTRe autorise les autorités organisatrices de la mobilité à organiser des services de transport non urbains au sein de leurs ressorts territoriaux, et à utiliser le versement transport pour les financer.

L'objectif de ces dispositions est de prendre acte de l'accroissement généralisé des périmètres de transport urbain (PTU) à des zones peu denses. Il s'agit également de palier le risque financier que représenterait le basculement de nombreuses entreprises de transport de la convention collective du transport non urbain vers celle du transport urbain, génératrice de coûts supplémentaires importants pour les AOM.

La loi NOTRe a pour vocation de conserver l'équilibre existant au sein des réseaux, entre lignes urbaines et lignes non urbaines.

En conséquence, le terme « périmètre de transport urbain », devenu impropre, a disparu des textes de lois et a été remplacé par le vocable

« ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ». Ne relevant sur le fond que de modifications sémantiques, ces nouvelles dispositions ne fragilisent ni ne bouleversent en rien les fondements sur lesquels s'appuient les AOM pour mettre en œuvre leurs politiques de mobilité et les financer (aucune modification des modalités de prélèvement du versement transport).

Il existe donc désormais deux acteurs disposant de compétences en termes de transport non urbain : les AOM au sein de leur ressort territorial, les régions en dehors.

Notons qu'en cas de création ou d'extension du ressort territorial d'une AOM, le transfert à l'AOM est automatique pour toutes les lignes de transport régionales qui se retrouvent intégralement englobées dans le nouveau ressort territorial. Une convention doit être passée entre la région et l'AOM fixant les modalités du transfert, parmi lesquelles figurent les conditions de financement des services transférés. En l'absence de convention, le transfert a lieu un an après la création/modification du ressort territorial de l'AOM.



Inquiétudes autour du relèvement du seuil de 9 à 11 salariés pour le versement transport

Le 9 juin 2015, le Gouvernement a annoncé un important volet de mesures en faveur des très petites entreprises (TPE) et des petites et moyennes entreprises (PME). L'une d'entre elles portait sur le relèvement du seuil de neuf à onze salariés pour les obligations sociales.

Cette mesure, votée dans le cadre de la loi de finances pour 2016, est donc venue impacter le seuil de perception du versement transport (VT) en le relevant de « plus de neuf salariés » à « au moins 11 salariés ». Le GART, au côté de l'ACUF, de l'ADCF et de l'AMGVF, s'est élevé rapidement contre cette disposition qui pénalisait financièrement les autorités organisatrices.

Cette mobilisation a porté ses fruits puisque le Gouvernement a institué un prélèvement sur recettes de l'État destiné à compenser la perte de recettes de VT, conformément aux annonces faites par le Premier ministre, Manuel Valls, lors des Rencontres nationales du transport public à Lyon en octobre 2015.

Au cours des discussions parlementaires, le GART a proposé plusieurs amendements permettant la mise en œuvre de la compensation à l'ensemble des autorités percevant aujourd'hui le versement transport ou le versement transport additionnel, ou favorisant la transmission des informations relatives à la compensation par les organismes de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale. Le texte de loi, adopté par le Parlement, tient compte de l'ensemble de ces propositions d'amendements qui ont notamment été portées par le Président du GART, Louis Nègre, Olivier Faure, Député de Seine-et-Marne, et Jean-Claude Boulard, Sénateur de la Sarthe. Le Secrétaire d'État au budget, Christian Eckert, a assuré que la compensation serait « intégrale », c'est-à-dire « égale à la différence entre le produit du versement



transport effectivement perçu et celui qui aurait été perçu si le seuil n'avait pas été relevé ».

Le GART restera donc très attentif aux modalités de calcul de la compensation afin que celle-ci soit effectivement intégrale pour chaque autorité organisatrice, comme s'y est engagé le Gouvernement.

En novembre 2015, l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ont été mandatés par les trois Ministres Christian Eckert, Marisol Touraine, Ministre des affaires sociales et de la santé et Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, pour établir les modalités de cette compensation (méthode de calcul, évaluation, adaptations à envisager). Le GART a été entendu par cette mission et a pu rappeler combien il est essentiel que les collectivités impactées gardent un versement transport intact. La mission doit rendre son rapport au cours de l'année 2016, et le GART restera extrêmement vigilant sur les préconisations que donneront l'IGAS et le CGEDD.

Le GART continue d'être particulièrement mobilisé sur le sujet du versement transport, qui représente 7,5 milliards d'euros sur toute la France (3,6 milliards pour l'Île-de-France et 3,9 milliards pour la Province) et qui contribue très largement au financement du transport public en France.

La lutte contre l'insécurité et la fraude dans les transports publics, au cœur des priorités du GART

Quoique tous les réseaux de transport proposent des tarifications adaptées aux différentes catégories de clientèles, la fraude demeure une réalité à laquelle se heurtent les autorités organisatrices et leurs exploitants. La perte de recettes étant d'environ 500 millions d'euros par an sur l'ensemble du territoire français, le GART a fait de la lutte contre la fraude l'une de ses priorités.

Traditionnellement, les opérateurs de transport sont plus sollicités sur ce sujet que les autorités organisatrices puisqu'ils mettent en œuvre concrètement la lutte contre la fraude au quotidien aux côtés et avec le soutien des forces de l'ordre. Il n'en reste pas moins que les autorités organisatrices de transport sont concernées, au premier chef, par les conséquences de la fraude. C'est pourquoi le GART a pris des initiatives concrètes au cours de l'année 2015 :

- Nomination au sein de l'association d'un élu référent sur la thématique de la fraude ;
- Organisation avec l'UTP de l'étape du tour de France GART-UTP du 20 janvier 2015 à Nancy, consacrée à la fraude ;
- Intervention de la Direction de la sûreté dans les transports au cours de la commission tarification et financement du GART le 17 février 2015 ;
- Participation aux travaux de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT) dont l'étude sur la médiation sociale et le projet d'intégration standardisé des informations de sûreté (ISIS) ;
- Participation aux travaux du Comité interministériel de la prévention de la délinquance (CIPD).

Parmi ces initiatives, le GART a également participé, le 19 octobre 2015, à la réunion du Comité national pour la sécurité dans les transports en commun (CNSTC), présidée par Bernard Cazeneuve, Ministre de l'intérieur, et Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des



transports, au cours de laquelle ont été présentées diverses mesures allant dans le sens d'une amélioration de la sécurité des personnes et des biens dans l'emprise des transports publics ainsi que d'une lutte plus efficace contre la fraude. Plus précisément, le Gouvernement a demandé au Député Gilles Savary de présenter sa proposition de loi relative à la prévention et à la lutte contre les atteintes graves à la sécurité publique, contre le terrorisme et contre la fraude dans les transports publics de voyageurs. Au cours de sa présentation, Gilles Savary a rappelé la situation actuelle : augmentation des violences non crapuleuses (+16%), coût très important de la fraude (500 M€), difficulté de recouvrer les amendes (13 % de recouvrement pour ce qui est de la RATP), etc.

Le GART se félicite des avancées permises par ce texte et notamment de :

- L'autorisation de fouilles des bagages et corporelles dans certains cas ;
- La simplification du contrôle par l'État pour les forces de sécurité des opérateurs ;
- La dispense du port de la tenue pour les agents de sécurité des opérateurs et pour les contrôleurs ;
- La possibilité, pour les officiers de police judiciaire, de constater directement les infractions à la police des transports ;
- La simplification de l'intervention des procureurs,
- La possibilité, pour les forces de police ferroviaire, de dresser des PV ;
- L'extension du droit à communication aux opérateurs des informations figurant dans les fichiers administratifs permettant de vérifier les adresses des contrevenants.

Par contre, le GART regrette que la baisse du seuil déclenchant le délit de fraude d'habitude soit proposée à cinq infractions constatées dans l'année et non pas à trois comme le réclamaient les élus de l'association. Le GART a également demandé l'interdiction

des mutuelles de fraudeurs ainsi que l'introduction d'une obligation de port du titre d'identité pour les voyageurs en situation de fraude.

Le Président du GART a enfin rappelé que, si le soutien unanime des élus du GART est acquis à toutes ces mesures, il n'en reste pas moins fondamental de les accompagner, en amont, d'une politique volontariste de prévention. Enfin, le GART a rappelé aux Ministres et aux membres du Comité que les autorités organisatrices de transport, qui supportent directement les conséquences financières de la fraude, doivent être étroitement associées à toutes les initiatives qui seront prises dans ce domaine.

Les enjeux de mobilité durable dans les villes moyennes



En ces temps d'éveil des consciences sur le réchauffement climatique, les orientations favorables à la mobilité durable doivent perdurer, en particulier dans les agglomérations moyennes pour lesquelles la question de la place de la voiture se pose. En effet, la mobilité dans les agglomérations y est spécifique avec, en particulier, un phénomène d'étalement urbain qui questionne sur les dessertes en zones peu denses dans ces territoires. Par ailleurs, les villes moyennes sont marquées par une répartition modale particulièrement favorable à la voiture individuelle. Se pose en plus l'importance de la deuxième voire de la troisième voiture dans ces agglomérations.

Ainsi, les villes moyennes ont des spécificités en matière de déplacements et plus largement de mobilités, en particulier au regard de leur morphologie urbaine qui n'est pas celle des grandes agglomérations.

Par ailleurs, les villes moyennes sont de plus en plus confrontées à la problématique de la revitalisation des commerces de centre-ville. Cette question a amené les équipes municipales, nouvellement élues en mars 2014, à arbitrer la poursuite ou non des projets de transport collectif et plus largement de mobilité.

Certaines nouvelles équipes ont même considéré qu'on est allé trop loin dans l'exclusion de l'automobile des cœurs de villes. Plusieurs mesures ont été prises, et mises en exergue par la presse : suppression de zones piétonnes et de pistes cyclables, recréation de places de stationnement en centre-ville, gratuité du stationnement à certaines périodes (en particulier le samedi), jusqu'à la remise en cause de certains projets de transport collectif en site propre. Le postulat de départ défendu étant que l'éviction de la voiture des centres-villes serait défavorable à leur dynamisme commercial.

Le GART considère que la voiture particulière n'est pas la solution à la revitalisation des centres et des commerces de centre-ville. La cohabitation entre dynamisme de centre-ville et solutions de mobilité durable est possible, les modes actifs comme la marche ou le vélo rendant le centre-ville plus attractif. De plus, il a été démontré que ce sont les usagers des transports publics qui passent le plus de temps dans les commerces de centre-ville.

Il paraît nécessaire de réfléchir à des solutions pour les agglomérations moyennes afin de maintenir les objectifs en matière de mobilité durable. Passer par l'expérimentation de solutions innovantes, en s'appuyant en particulier sur des « bonnes pratiques » (nationales et européennes), pourrait notamment permettre à ces agglomérations, mais aussi plus largement aux métropoles, de pouvoir faire face à la fois aux contraintes budgétaires, mais aussi à des « idées reçues » véhiculées par certains bureaux d'études ou organismes sur le lien entre dynamisme des commerces de centre-ville et voiture



L'étude « Mobilités et villes moyennes. État des lieux et perspectives »

A la suite des élections municipales de 2014, certains projets de transport et de mobilité ont été redéfinis voire même remis en cause. Ce phénomène, touchant en particulier les agglomérations moyennes s'est doublé de multiples débats médiatiques et politiques autour du fameux adage « *no parking, no business* ». Le GART a souhaité analyser ce double phénomène, en mesurer l'ampleur, en comprendre les facteurs explicatifs, et montrer toute l'importance des politiques de mobilité durable dans les agglomérations moyennes.

particulière. En revanche, il est possible d'intégrer la voiture particulière dans une logique de complémentarité avec les modes alternatifs. Malgré sa place prépondérante dans ces agglomérations moyennes, une diversification des solutions de mobilité et un travail sur la pertinence des modes de transport doit permettre de modérer la place de l'usage privatif de l'automobile.

Aussi, la pérennité des politiques de mobilité dans les villes moyennes est primordiale, sans quoi, les enjeux environnementaux ne pourront pas être tenus.

Des demandes du GART concrétisées dans la loi de transition énergétique

Le titre III de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, intitulé « Développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé », instaure un nouveau cadre légal pour faciliter la mise en œuvre des objectifs nationaux dans le secteur de la mobilité.

L'enjeu du développement des véhicules « à faibles émissions » et innovants doit être en accord avec les politiques locales de report modal

Le GART se félicite de l'adoption de la disposition prévoyant la mise en place d'un système d'identification des véhicules par le Gouvernement, qui prend en compte les émissions de polluants atmosphériques et la sobriété des véhicules. Cela permettra de mettre en œuvre les facilités de circulation et de stationnement aux véhicules « à faibles émissions » prévues par la loi. Toutefois, il faut rappeler que les avantages incitant au déploiement des véhicules à faibles émissions ou innovants ne doivent pas venir dégrader les avantages accordés aux transports collectifs, qui constituent la colonne vertébrale de tout système de mobilités alternatif à la voiture individuelle. Ainsi, ces facilités de circulation et de stationnement ne doivent pas déboucher sur l'ouverture des couloirs de bus aux véhicules propres individuels.

Des obligations de développement des motorisations à faibles émissions concernent également les flottes dédiées des collectivités et de l'État, et notamment les véhicules de transport public. Les collectivités, leurs groupements, la Métropole de Lyon et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de 20 autobus et autocars pour des services de transport de personnes réguliers ou à la demande, doivent acquérir ou utiliser lors du renouvellement du parc, dans la



proportion minimale de 50% de ce renouvellement dès 2020, puis en totalité dès 2025, des véhicules à faibles émissions.

Dans le cas des services assurés par la Régie autonome des transports parisiens (RATP), la proportion minimale de 50% s'applique dès 2018.

Concernant cette obligation, le GART considère qu'il doit faire l'objet d'un décret d'objectif et non de moyen comme les services de l'État le rédigent. La liste des technologies ne peut être exhaustive et écarte des technologies proches de la maturité. Tandis que des objectifs chiffrés de polluants à ne pas dépasser insuffleraient de l'innovation et de l'efficacité des motorisations actuelles et futures, ce qui permettrait ainsi aux AOM de définir leur propre stratégie énergétique en fonction de leur contrainte socio-économique.

Le remplacement des ZAPA par les zones à circulation restreinte (ZCR)

Le GART se félicite du remplacement des zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) par l'outil plus flexible des zones à circulation restreinte (ZCR), au sein desquelles les collectivités couvertes par un plan de protection de l'atmosphère pourront décider d'interdire la circulation d'une ou de plusieurs catégories de véhicules.

Néanmoins, le GART regrette que les transports collectifs ne soient pas systématiquement autorisés, par la loi, à circuler dans les ZCR, puisque transport collectif et ZCR sont bien deux outils complémentaires pour inciter au report modal.

En outre, soulignons qu'il n'y a pas de durée limite pour la mise en œuvre d'une ZCR, mais une obligation d'évaluer l'impact de la ZCR au regard des bénéfices environnementaux et sanitaires attendus au moins tous les trois ans. Le GART se satisfait de la première mesure qui encourage davantage les collectivités à se lancer dans une telle démarche.

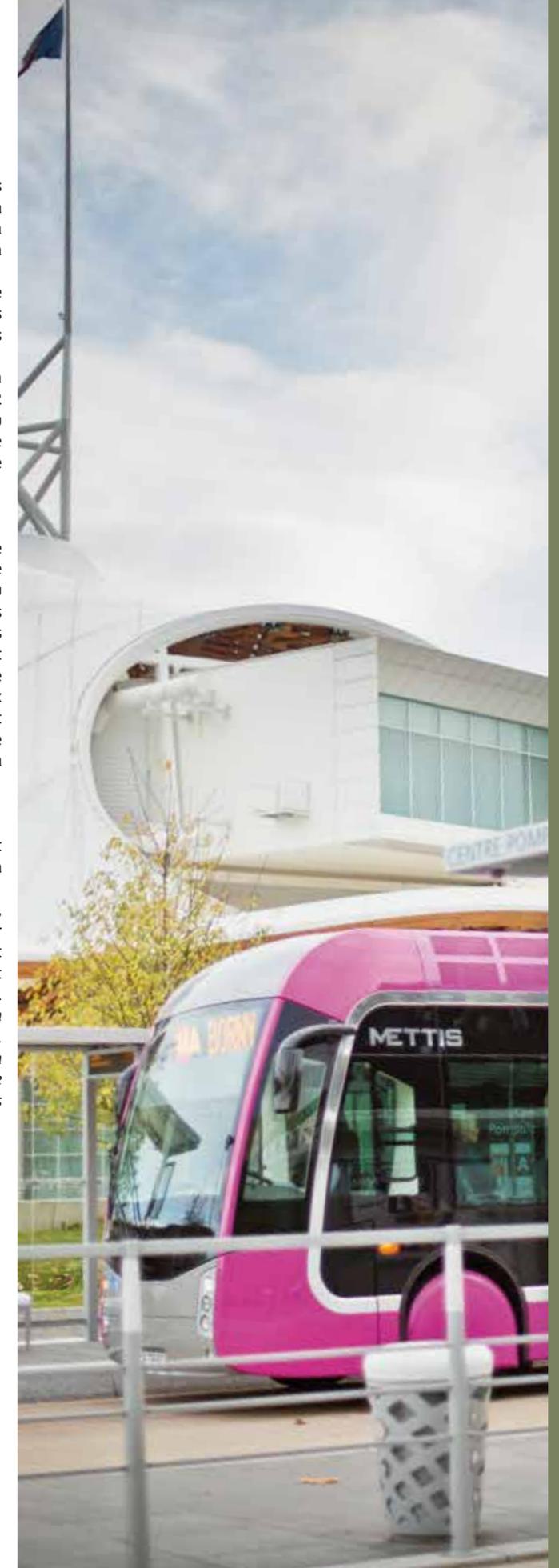
Davantage de souplesse dans la gestion des pics de pollution

Grâce à l'action du GART, les AOT auront désormais plus de flexibilité pour organiser leur réponse aux pics de pollution. Plutôt qu'être obligées à rendre l'accès aux transports collectifs gratuit lors du déclenchement de la circulation alternée liée à un pic de pollution, les AOT devront mettre en place toute mesure tarifaire incitative à l'accès aux réseaux de transports collectifs. Rappelons que le GART émet de fortes réserves sur le principe d'obligation de gratuité, favorable aux automobilistes qui se reportent sur les transports collectifs aux dépens de ses usagers réguliers. En outre, son impact financier est très lourd pour les AOT (à titre indicatif : 4 millions d'euros pour le STIF et 1 million d'euros pour le SYTRAL lors de l'épisode de pollution de mars 2014).

Un potentiel pour accélérer le déploiement du covoiturage

Le GART salue l'ambition du projet de loi en matière de déploiement du covoiturage, qui doit désormais se matérialiser par la mise en œuvre par l'État d'actions clés pour l'essor de cette pratique.

La définition qu'en avait donnée la loi MAPTAM a été modifiée, afin de clarifier le rôle de chaque acteur et de mieux différencier les covoitureurs de professionnels du transport. En supprimant le critère de majorité du passager, cette définition est également moins restrictive. Le covoiturage est désormais défini à l'article L. 3132-1 du code des transports comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions [des transports] définies à l'article L. 1411-1. ».



Un tour de France GART-UTP consacré à l'optimisation des ressources du transport public



Les recommandations communes GART-UTP réunies dans une publication

La synthèse des échanges issus de ce tour de France a fait l'objet d'un document d'orientations commun aux deux structures. Cette publication présente près de 70 pistes d'action et bonnes pratiques qui pourront être diffusées dans les réseaux et une vingtaine d'actions du GART et de l'UTP pour favoriser l'optimisation des ressources du transport public de voyageurs.

La situation financière du transport public est structurellement fragile. D'une part, le ratio Recettes/Dépenses (R/D) se dégrade continuellement depuis une dizaine d'années tandis que les recettes commerciales se tassent. D'autre part, les autorités organisatrices de transport sont confrontées à des contraintes financières fortes, susceptibles de remettre en cause le maintien de l'offre et les investissements. Face à ce constat, le GART et l'UTP ont organisé en 2013 un premier tour de France pour aller à la rencontre de leurs adhérents. Ces concertations locales ont permis de dégager 40 recommandations pour favoriser le report modal et améliorer l'équilibre économique des transports publics. Ces recommandations ont été dévoilées à l'occasion des Rencontres nationales du transport public de novembre 2013.

Fort de ce succès et de la richesse des échanges de la première édition, le GART et l'UTP ont souhaité poursuivre cette démarche par un nouveau tour de France sur le thème de l'optimisation des ressources du transport public. Six étapes ont jalonné cette deuxième édition de concertations locales :

- La lutte contre la fraude à Nancy le 20 janvier 2015 ;
- La place du transport public dans les agglomérations de taille intermédiaire à Poitiers le 19 mars 2015 ;
- La tarification solidaire à Grenoble le 26 mars 2015 ;
- L'intermodalité et la billettique à Rennes le 2 avril 2015 ;
- L'optimisation de l'investissement, la standardisation des matériels roulants et embarqués à Montpellier le 29 mai 2015 ;
- L'optimisation de l'exploitation des réseaux à Bordeaux le 4 juin 2015.

À chaque étape, le réseau hôte et les réseaux invités ont décliné des actions mises en œuvre sur une thématique spécifique. Les

réussites et les points d'achoppement y ont été présentés, ainsi que les obstacles à surmonter pour aller plus loin, le cas échéant. Des débats avec l'auditoire, exclusivement composé d'adhérents issus des deux structures, ont fait suite aux présentations afin de dégager de bonnes pratiques ou des pistes d'amélioration qui pourront être essayées dans les réseaux de transport public. Au total, plus de 350 élus, techniciens ou opérateurs ont pu échanger sur les thèmes abordés. Le fruit de ces consultations a permis d'établir un certain nombre de recommandations communes aux réseaux et de dégager des actions GART/UTP présentées lors des 25^e Rencontres nationales du transport public à Lyon.

Les collectivités à l'heure de l'intermodalité vélo-transports collectifs

La préoccupation grandissante des autorités organisatrices de penser l'ensemble des flux de mobilité sur le territoire, et non plus seulement les sujets de transports publics est, de toute évidence, un changement de paradigme dont le GART ne peut que se féliciter. C'est par une approche globale des questions de mobilité que les collectivités lutteront plus efficacement contre la pollution et l'engorgement des centres-villes.

Le GART a beaucoup œuvré en ce sens pour que soit consacré, dans la loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), la transformation des autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Désormais, l'AOM a en charge la gestion des transports collectifs, mais aussi le développement de tous les autres modes et usages alternatifs. Il est de son ressort de les rendre complémentaires et de les interconnecter au mieux pour renforcer leur efficacité. De plus, cette loi a institué les schémas régionaux de l'intermodalité (SRI), intégrés depuis aux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) par la loi NOTRe du 7 août 2015, qui devront prendre en compte le vélo comme composante à part entière de l'offre de mobilité développée par les collectivités locales. Le développement du vélo est d'autant plus essentiel qu'il participe à la mise en œuvre de politiques de mobilité durable efficaces visant à améliorer la qualité de l'air et à lutter contre le changement climatique. Il permet également de rééquilibrer le partage de la voirie au profit des modes non motorisés, de satisfaire au principe du « droit à la mobilité » et, enfin, d'apporter un gain majeur en terme de santé publique.

C'est dans une chaîne multimodale de déplacements que le potentiel du vélo est le plus important. En effet, vélos et transports en commun



doivent être pensés en complémentarité et non en concurrence, l'objectif étant bien le développement de modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture.

C'est la raison pour laquelle le GART encourage les collectivités à instituer des politiques qui encouragent les pratiques intermodales, associant le vélo et les transports collectifs : voirie cyclable et services vélos connectés avec l'offre de transports, stationnements vélos sécurisés aux abords des stations de transports collectifs, information multimodale, support billettique commun, tarification combinée, embarquement des vélos, etc.

Par ailleurs, le GART salue les apports de la loi du 18 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte en faveur du vélo avec l'institution de deux mécanismes propices au



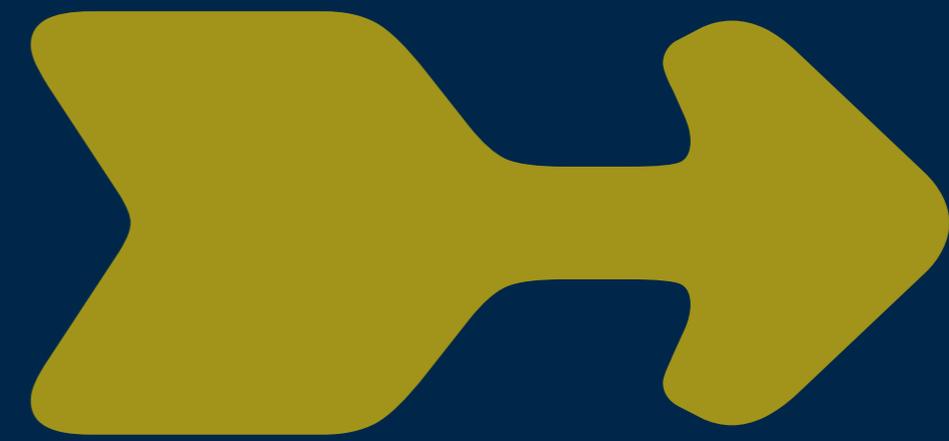
développement du vélo sur les trajets domicile-travail :

- Au 1^{er} janvier 2016, les employeurs mettant gratuitement à disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour leurs déplacements domicile-travail sont éligibles à une réduction d'impôts, dans la limite de 25% du prix d'achat de la flotte.
- Une « indemnité kilométrique vélo » peut être attribuée par les employeurs privés à leurs salariés au titre de leurs déplacements domicile-travail effectués en vélo ou en vélo à assistance électrique, exonérée d'imposition. Cette mesure fait écho à l'indemnité kilométrique dont bénéficient les salariés effectuant leurs déplacements domicile-travail en véhicule à moteur, et opère un certain rééquilibrage entre les avantages accordés à la voiture individuelle et ceux accordés aux modes alternatifs. Fixée par un décret paru le 11 février 2016 à 25 centimes €/km, cette indemnité kilométrique est cumulable, sous certaines conditions, avec le remboursement à 50 % de l'abonnement aux transports collectifs, mais reste facultative. Cependant, le GART regrette que la loi de finances rectificative pour 2015 ait plafonné les exonérations d'impôt et de cotisations sociales relatives à cette indemnité kilométrique à 200 € par an et par salarié.



L'étude « Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs »

C'est tout le sens de cette publication que de mettre en lumière les leviers qui permettent une meilleure articulation de l'intermodalité vélo-transports collectifs. Non pas un *vade-mecum* déclinable de manière uniforme à l'ensemble des territoires, mais un ensemble de mesures susceptibles de faire progresser le recours combiné à ces deux modes, dans lequel élus et techniciens des collectivités peuvent puiser en fonction de la dynamique de leur territoire.



Temps forts



14/01

Cérémonie des vœux

En présence d'Alain Vidalies, Secrétaire d'État en charge des transports, Louis Nègre a rappelé le sens premier à donner aux politiques de transport dans notre pays, «développer partout où cela est possible, et au moindre coût pour la collectivité, les politiques alternatives à l'automobile individuelle». À ce titre, Louis Nègre a tenu notamment à saluer la décision du Gouvernement relative à l'annonce des résultats du troisième appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable », et le déblocage des 450 millions d'euros pour financer la centaine de projets de TCSP et de mobilité durable.

4/02

Mise en œuvre du « certificat vert »

Le Premier ministre a dévoilé, le 4 février 2015, les mesures visant à lutter contre la pollution atmosphérique dans nos villes. Le GART a salué cette annonce qui s'inscrivait dans le cadre de la loi sur la transition énergétique.



19/02

Réforme des rythmes scolaires : un surcoût annuel de 157 euros par élève transporté à la charge des départements

L'étude conjointe du GART et de l'ANATEEP, publiée le 19 février 2015, a mis en évidence le surcoût - non compensé - de l'ordre de 80 millions d'euros pour les conseils départementaux, de la réforme des rythmes scolaires pour l'année 2014. Soit 157 euros supplémentaires par élève et par an. Cette charge financière vient s'ajouter au coût annuel habituel du transport scolaire estimé à 1 000 euros par élève.

Les départements ont dû faire face à une série de difficultés, au premier rang desquelles la question des enchevêtrements des temps scolaires et périscolaires. En effet, transporter un élève à l'issue des activités périscolaires, engage un transfert de responsabilités au niveau des conseils départementaux, qui n'ont pas légalement compétence pour les activités périscolaires. Néanmoins, pour faire face aux délais réduits prévus par la loi, et assurer la continuité du service public, les départements ont dû adapter au mieux les temps scolaires et périscolaires en optimisant les circuits. Cette adaptation en urgence s'est traduite par une nouvelle charge financière non compensée par les pouvoirs publics mais dont les conséquences organisationnelles ont été globalement maîtrisées.





25/02
2/11

Réunions du CODOR

Sous la présidence de Bernard Soulage, le CODOR s'est réuni à deux occasions, permettant ainsi d'aborder des thématiques d'actualité et d'importance pour le GART : l'évolution des politiques de mobilité dans les villes moyennes ; la contribution de la mobilité à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (dans la perspective de la COP 21) ; l'impact de la loi de transition énergétique sur les technologies de transport ; les enjeux autour du transport par câble.

9/04

Colloque « La mobilité de demain vers la révolution du partage »

À l'heure où la France s'engage dans sa transition énergétique, la métropole de Rouen Normandie a organisé en partenariat avec le GART une journée d'échanges consacrée à l'impact de cet engagement dans le domaine des transports et de la mobilité durable. Les échanges réalisés durant cette journée ont mis en lumière la nécessité d'atteindre l'objectif d'une chaîne intégrée des politiques de déplacements et, donc, de ne plus réduire le transport public aux seuls transports en commun. La marche à pied, le vélo et les usages partagés de la voiture, sont autant de leviers à actionner pour façonner cette nouvelle mobilité.



31/03
11/09

Matinées d'échanges avec les autorités organisatrices de la région Rhône-Alpes

Les autorités organisatrices de la région Rhône-Alpes se sont réunies lors de deux matinées d'échanges organisées par le GART afin d'échanger sur les sujets d'actualités du moment : évolution du cadre juridique des lois MATPAM, NOTRe et Macron ; transition énergétique et évolution du matériel roulant ; accessibilité et point sur les SDAP. L'occasion de renforcer la relation du GART avec ses adhérents et concrétiser encore plus sa volonté de conserver une plus grande proximité avec le terrain et ses problématiques.



24/04

Réunion des Directeurs transport des agglomérations de plus de 100 000 habitants

Réunissant une trentaine de participants, cette réunion a été organisée en deux temps. La matinée a été consacrée aux thématiques d'actualité du GART, notamment sur la loi NOTRe et ses implications pour les AOM. L'après-midi aura permis aux AOM présentes d'échanger sur des thématiques qu'elles ont souhaitées aborder : l'optimisation des réseaux de transport dans un contexte contraint, les conséquences des pics de pollution sur les politiques de mobilité, le CICE, la question des bus à hydrogène.

28/05

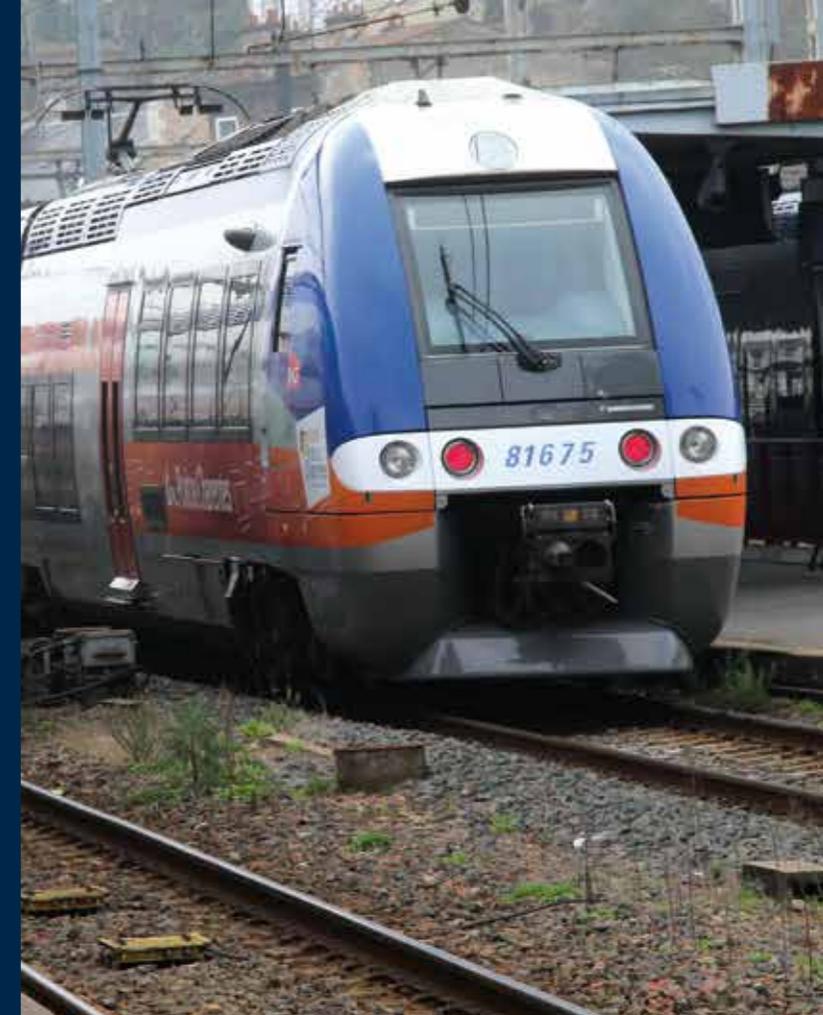
Réaction du GART aux conclusions du rapport Duron sur l'avenir des TET

Le GART a regretté que la Commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire (TET) ne se soit pas livrée, sans doute faute de temps et de données, à une véritable étude des besoins des territoires. Le résultat est que la logique de desserte de bout en bout est contrecarrée, que des arrêts intermédiaires sont supprimés, et que le découpage de l'offre entre TER et TET risque d'aboutir à une baisse importante de la fréquentation.

Par ailleurs, le GART a approuvé la demande faite par la Commission de renforcer l'offre des TET du Bassin parisien, alors que l'on constate déjà une réduction de services réalisée par l'opérateur historique. Si le renforcement de ces lignes peut impliquer le recentrage de la gouvernance des TET auprès de la région, celui-ci ne peut s'effectuer sans compensations financières. À ce titre, le GART a salué les recommandations de la Commission visant à un accompagnement financier de l'État pour le financement du déficit d'exploitation et du matériel roulant des lignes potentiellement transférables.

S'agissant de l'abandon de lignes considérées comme trop déficitaires, le GART a souligné que les missions de service public de transport doivent être effectuées au moindre coût pour la collectivité mais que tout changement de mode (le car en lieu et place du train) doit s'accompagner d'infrastructures de qualité (des gares routières dignes de ce nom, connectées avec les réseaux urbains) pour assurer la viabilité des modes de transport alternatifs à la voiture.

Le GART s'est constamment prononcé pour que l'État joue son rôle d'autorité organisatrice pour les TET et il a approuvé la volonté de la Commission de donner à l'État un véritable statut d'AOT à compétence nationale.





1/07

2/07

Participation du GART au Sommet mondial climat et territoires

Organisé à Lyon, ce Sommet a rassemblé 800 représentants de la « société civile » mondiale (collectivités, ONG, fondations, recherche...) ainsi que la présidence de la République autour d'enjeux climatiques majeurs. La déclaration qui en est issue a permis d'adresser aux négociateurs internationaux de la COP21 un message fort sur la nécessité d'une approche territoriale de l'action climatique et sur l'enjeu du financement des actions territoriales, et d'insister sur l'engagement des territoires à poursuivre et à renforcer leurs actions.

Le GART, représenté par Louis Nègre, Roland Ries et Jean-Luc Rigaut, s'est impliqué dans l'atelier « Mobilité et transports » piloté par la CODATU et France Nature Environnement. Le texte travaillé par cet atelier a mis en avant l'importance des actions de maîtrise des besoins de déplacements (planification de la mobilité soutenable, articulation transport/urbanisme), d'incitation au report modal, de régulation de « l'autosolisme » et d'amélioration de l'efficacité énergétique des déplacements en vue de lutter contre les dérèglements climatiques. Il rappelle que ces actions représentent une opportunité pour transformer le secteur des transports et les territoires, trouver de nouvelles sources de prospérité économique, lutter contre la pollution de l'air et l'insécurité routière, tout en assurant le niveau d'accessibilité des populations (services, emploi, santé, éducation...).

25/06

Position du GART « COP21 : Quels enjeux pour les autorités organisatrices de transport ? »

Le GART a considéré la 21^e Conférence des Nations Unies sur le Climat (COP21), organisée à Paris du 30 novembre au 11 décembre 2015, comme une occasion incontournable pour renforcer la prise en compte des enjeux climatiques dans les politiques de mobilité des AOT. Dans cette perspective, le GART a publié une position qui listait les actions à promouvoir pour animer, tant au niveau national qu'auprès des administrés, la dynamique « COP » et sensibiliser nos concitoyens à la nécessité de changer nos pratiques de déplacements en matière de mobilité face à l'urgence climatique.



19/09

Journée du transport public : vous avez le pouvoir de lutter contre le changement climatique

Cette neuvième édition s'est placée sous le signe de la lutte contre le changement climatique. À cette occasion, les 176 réseaux de transport participants ont proposé des offres spéciales (promotionnelles, tarifaires ou non, suppléments de services...) et de nombreuses animations sur le thème du réchauffement climatique, pour inciter le public à tester les transports en commun et à les adopter.



30/09 - 2/10

Des Rencontres nationales du transport public marquées par la visite du Premier ministre

Les trois jours d'événements ont placé la mobilité durable au centre des débats. Avec neuf tables rondes, quatre visites techniques, des ateliers thématiques, ces Rencontres ont été l'occasion de rassembler les acteurs nationaux du secteur autour de thèmes forts.

L'optimisation des ressources a été au cœur de cette 25^e édition. Confrontés à la fragilité d'un modèle économique susceptible d'altérer l'offre, et à la nécessité de proposer un service de qualité, le GART et l'UTP ont organisé une grande consultation nationale sur ce thème afin d'en dégager des pistes pour l'avenir et proposer un service public moderne et pérenne. Les résultats ont été présentés en avant-première dans le cadre de deux plénières.

En parallèle, les élus du GART ont été très honorés de la visite du Premier ministre durant cette édition. Dans une ambiance

cordiale, Manuel Valls a pris le temps de visiter longuement le salon où les nombreux exposants présents ont pu lui témoigner du dynamisme et du sens de l'innovation de l'industrie française de la mobilité durable. Lors de son allocution qui concluait une des tables-rondes du congrès, le Premier ministre a longuement présenté l'action gouvernementale dans le domaine du transport public. Faisant écho au discours du Président du GART, prononcé la veille à l'occasion de l'inauguration des Rencontres, il a abordé en détail les nombreux défis que les collectivités locales doivent affronter pour assurer le développement des transports du quotidien. De la nécessité de continuer à développer le report modal jusqu'à l'impact de la réforme territoriale en passant par l'intermodalité et le sauvetage des trains d'équilibre du territoire, le Premier ministre a affirmé la volonté gouvernementale de continuer à promouvoir notre secteur, ce dont les élus du GART se félicitent.

En ce qui concerne le report, à janvier 2018, de la date d'entrée en vigueur de la décentralisation du stationnement, si les élus du GART prennent acte du caractère irréversible de la loi, réaffirmé par le Premier ministre, ils n'en restent pas moins très déçus du véritable parcours du combattant que nous devons subir dans la mise en œuvre d'une réforme pourtant votée par le Parlement à l'unanimité en janvier 2014.

Le GART continuera à travailler pour faire progresser tous ces sujets, ce qui nous donnera l'occasion d'inviter à nouveau le Premier ministre à venir dialoguer avec les élus lors des prochaines éditions des Rencontres nationales du transport public.





2/10

Réunion des Directeurs transport des métropoles

Réunissant douze métropoles, cette réunion a permis, dans un premier temps, d'échanger sur les thématiques d'actualité, notamment sur la loi NOTRe, la décentralisation du stationnement payant de surface, ainsi que sur le relèvement du seuil du versement transport de plus de 9 à au moins 11 salariés. La seconde partie de la réunion était consacrée à l'échange d'expériences. Lille Métropole a présenté sa nouvelle gamme tarifaire, tandis que Bordeaux Métropole a fait connaître son projet de mise en place d'une plateforme dématérialisée pour traiter les demandes des bénéficiaires sociaux.



5/10

Le GART et la CATP lancent le programme « Véhicules propres 2016/2017 »

L'engagement dans ce programme permettra aux collectivités de bénéficier de conseils, de partager leurs connaissances, de faciliter leur accès à l'information et d'envisager la mutualisation des achats pour obtenir des constructeurs, des prix en corrélation avec leurs contraintes budgétaires. Le GART et la Centrale d'achat du transport public (CATP) entendent ainsi participer de façon dynamique et concrète à l'indispensable mise en œuvre de la transition énergétique tout en restant au plus près des besoins de leurs adhérents.

Le GART remercie l'ensemble des collaborateurs ayant participé à la réalisation du rapport annuel 2015.

Sous la direction de :
Guy LE BRAS, *Directeur général du GART*

Suivi de publication :
Mouloud HOUACINE, *Responsable communication externe du GART*

Crédits photographiques :
Première et quatrième de couverture : Alexis Chezière
p. 2 : Frédéric Le Lan-CdA La Rochelle
p. 4-5 : Alexis Chezière
p. 6-9-11-12 : Bruno Mazodier
p. 14 : Shocky - Fotolia.com
p. 17 : Erik Levilly Ville du Havre ; SMTC ;
p. 18 : Isabelle Morisseau ; Mairie de Villeneuve lez Avignon ; Yann Chemineau ; Eric Soudan-Alpaca
p. 19 : Alain Bachellier ; Région Pays de la Loire
p. 20-21 : Augustin Detienne ; Bruno Mazodier
p. 22 : Bruno Mazodier
p. 26 : Alexis Chezière
p. 29-30-31 : Thierry Clarté
p. 32 : Roboriginal
p. 34 : Besançon Mobilités
p. 35 : STIF
p. 36 : Alexis Chezière
p. 37 : Schneider-Saada
p. 38 : Frédéric Le Lan-CdA La Rochelle
p. 39 : Le Grand Chalons-Julien Piffaut
p. 40 : Schneider-Saada
p. 41 : Metz Métropole
p. 44 : Schneider-Saada
p. 45 : Ville de Toulouse-Patrice Nin
p. 46 : Emile Joly-Grand Besancon
p. 48 : Schneider-Saada
p. 49 : Conseil départemental 61
p. 50 : Bruno Mazodier
p. 51 : Métropole Rouen Normandie
p. 52 : SMTC 90
p. 53 : Schneider-Saada
p. 54 : Frédéric Le Lan-CdA La Rochelle
p. 56 : TCAT
p. 57 : Bruno Mazodier
p. 58 : N. Robin ; Bruno Mazodier

Conception graphique : hyperbold

Impression : Imprimerie Brindel

Date de publication : Mai 2016

L'édition 2015 du rapport annuel est disponible sur notre site Internet www.gart.org



22, rue Joubert
75009 Paris
01 40 41 18 19
www.gart.org

 @GART_officiel

