



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT



Report modal et équilibre économique :

deux enjeux pour
l'avenir du transport public urbain



Les recommandations communes
du GART et de l'UTP



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT



La situation financière du transport public urbain est structurellement fragile.

Depuis une dizaine d'années, la hausse des dépenses d'exploitation (due notamment à l'extension de l'offre de services et à l'augmentation du prix des carburants), conjuguée au tassement des recettes commerciales, dégrade continuellement le ratio Recettes sur Dépenses (R/D). Observée depuis 2002, la reprise de la fréquentation, plus ou moins marquée selon les années et les réseaux, n'a pas inversé cette tendance.

Parallèlement, les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) sont confrontées à des contraintes financières fortes, accentuées par la crise économique actuelle. Elles sont donc amenées à s'interroger sur leurs capacités d'investissement futures.

Ces constats, qui hypothèquent l'avenir du transport public, interpellent tant les AOT que leurs opérateurs. L'UTP a réalisé une étude pour identifier des leviers d'action impactant l'équilibre économique du transport public urbain dont le diagnostic a été corroboré par le GART. Compte tenu de la responsabilité partagée des AOT et des opérateurs, le GART et l'UTP se sont engagés dans une démarche commune de concertation de leurs adhérents.

Ainsi, de novembre 2012 à avril 2013, sept sessions d'échanges ont été organisées sur le terrain, afin d'établir des recommandations communes. Ces pistes de réflexion pourront favoriser le report modal et contribuer à l'amélioration de l'équilibre économique du secteur.

Sommaire

Les 7 leviers d'action **p. 4**

Recommandations préalables **p. 6**

Recommandations sur l'axe

Aménagement urbain et infrastructures **p. 8**

Recommandations sur l'axe

Politique tarifaire **p. 12**

Recommandations sur l'axe

Offre de transport **p. 18**

Remerciements **p. 23**



Les sept leviers d'action

L'UTP et le GART ont retenu sept leviers d'action pour leurs impacts sur le report modal et l'équilibre économique du transport urbain.

L'aménagement urbain et les infrastructures

Cet axe impacte directement les conditions de circulation et la vitesse commerciale des autobus, et, par conséquent, l'attractivité du réseau. Cependant, voirie et stationnement ne relèvent pas de la stricte compétence des autorités organisatrices de transport, et nécessitent un travail conjoint avec les collectivités locales.

Levier 1

La vitesse commerciale

Alors que les coûts au kilomètre augmentent de manière continue, la politique de voirie des collectivités doit favoriser la vitesse commerciale des bus. Elle optimisera ainsi les coûts d'exploitation. L'ampleur de cette politique est un levier majeur de la crédibilité de l'offre et renforce l'effet positif sur l'équilibre économique du transport urbain par une hausse de la fréquentation.

Levier 2

La politique de stationnement

En élaborant leur politique de stationnement, les élus locaux veulent améliorer l'attractivité du centre-ville et la qualité de vie des citoyens. Cette politique doit donc s'intégrer dans un plan global de déplacements. Elle constitue un des leviers les plus forts pour développer l'usage du transport public urbain et améliorer son équilibre économique. Elle optimise le coût global de la mobilité pour la collectivité, en transport public et en voiture.

La politique tarifaire

Levier majeur du développement de l'usage et de l'attractivité du transport public, cette dimension impacte directement la fréquentation et les recettes.

Levier 3

La tarification

Face à une augmentation continue des coûts du transport public, la faible évolution des tarifs tend à dégrader l'équilibre économique du secteur. Des réflexions devront nécessairement être menées sur les politiques tarifaires en vigueur afin de mieux concilier les enjeux de maîtrise budgétaire et d'attractivité tarifaire.

L'offre de transport public

Au cœur de la politique du transport public, l'offre de service influence directement sur l'attractivité du réseau ainsi que sur les coûts liés à son exploitation.

Levier 4

L'étendue géographique de l'offre

L'extension continue des périmètres de transport urbain interroge sur la desserte de communes de plus en plus éloignées du centre-ville qui présente un coût élevé pour une fréquentation supplémentaire faible. Le choix de solutions alternatives et/ou complémentaires à la voiture particulière pour ces territoires pourrait répondre au mieux à l'intérêt général.

Levier 5

L'étendue horaire de l'offre

L'évolution des modes de vie se traduit par des besoins de déplacements plus étalés dans la journée, la semaine ou l'année. Adapter l'offre à ces nouveaux besoins devient une nécessité qui implique de renforcer l'offre en période creuse. Si cette solution tend à dégrader le ratio Recettes/Dépenses, elle renforce l'attractivité du transport public.

Levier 6

La fréquence et la capacité de l'offre

Pour développer l'usage du transport public tout en maîtrisant un budget de plus en plus contraint, il devient nécessaire d'arbitrer sur l'allocation des moyens de transport afin de répondre au mieux à l'intérêt général. La hiérarchisation des lignes apparaît comme un levier majeur pour améliorer l'attractivité globale du réseau et optimiser l'équilibre économique du transport public urbain.

Levier 7

La gestion du parc et des équipements

Les nouvelles réglementations et les exigences croissantes des voyageurs en termes d'énergies propres et de confort à bord font augmenter graduellement le coût de possession des parcs roulants. La politique de gestion du parc est un des leviers pour limiter la dégradation du modèle économique du secteur en jouant sur l'âge de renouvellement et la diversité du parc de véhicules.

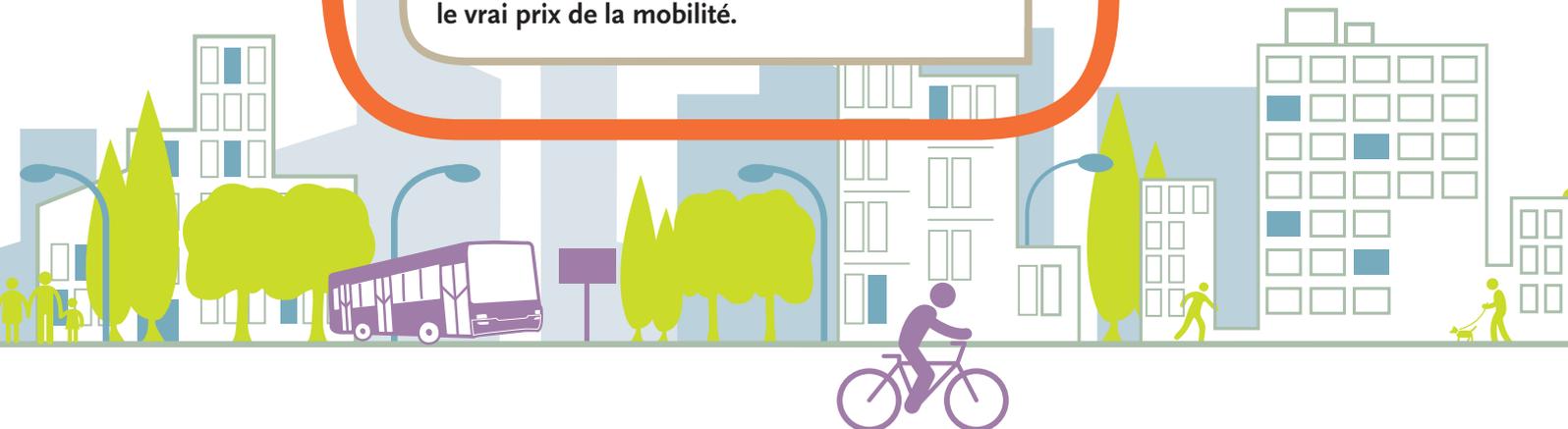
Recommandations préalables

Coût de la mobilité : une perception erronée

Il est nécessaire d'adopter une communication grand public plus lisible et mieux ciblée. Des efforts de pédagogie devront être menés sur l'organisation et le coût du transport public, ainsi que sur le coût de possession de la voiture.

Il ne s'agit pas d'opposer transport public et voiture particulière, chacun des modes ayant sa zone de pertinence. Néanmoins, les enjeux de la transition énergétique et du devenir de nos territoires militent en faveur du transport public et non en l'acquisition d'un second, voire d'un troisième véhicule par ménage.

- **Faire du transport public un service de première nécessité :** assujettissement à une TVA au taux le plus bas, suppression des frais de prélèvement facturés par certaines banques lors de l'acquisition de titres de transport, etc.
- **Développer des communications locales** axées sur la comparaison des coûts et des usages.
Exemple de slogan : « *Le transport public, le seul moyen de déplacement à 0,77 € par jour en illimité. Difficile de faire mieux avec un demi-litre de carburant !* »
- **Expliquer au grand public** le vrai prix de la mobilité.



Booster l'image des transports publics : des transports « modernes » au service du dynamisme des territoires

Regain de fréquentation, développement des nouveaux services à la mobilité, soutien de l'État : le transport public semble avoir le vent en poupe. Selon les enquêtes d'opinion, « la voiture en ville, c'est dépassé ». Pourtant, la réalité est autre. Au cours des années 2000, la part des transports publics dans les déplacements en province a très peu évolué : entre 4 et 8 % dans les agglomérations de moins de 200 000 habitants et entre 9 et 16 % dans les grandes agglomérations. Ceci a entraîné congestion et pollution accrues.

Il convient ainsi de passer d'un transport urbain, service public, à un transport public, vecteur de développement économique, social et culturel. Si les exigences de report modal passent par une augmentation quantitative et qualitative de l'offre, il est par ailleurs nécessaire, pour faire évoluer les mentalités, de faciliter les pratiques, de simplifier les usages et d'informer sur les modes alternatifs.

- **Favoriser localement les communications sur les services rendus par le transport public et les modes alternatifs en s'associant à des événements commerciaux ou ludiques.**

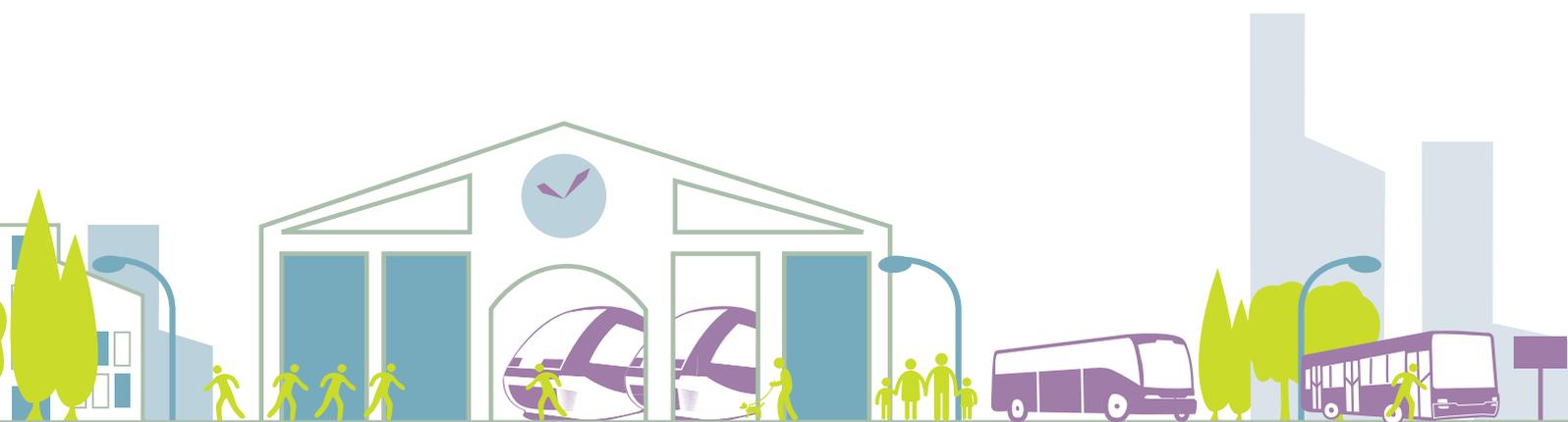


Recommandations sur l'axe **Aménagement urbain et infrastructures**



**Débattre localement
du partage de la voirie**

**Associer stationnement
et mobilité durable**



Véritable enjeu d'attractivité et de performance des réseaux de transport urbain, l'amélioration de la vitesse commerciale est fortement corrélée aux stratégies locales de partage de la voirie.

En site propre, un bus roule à 22 km/h, contre 17 km/h dans le flux de circulation. Une diminution du temps de déplacement de 10 % en transports publics génère un gain de clientèle de 5 % et une baisse des coûts d'exploitation.

Le stationnement n'est pas une compétence de l'Autorité Organisatrice de Transport Urbain.

Le morcellement des compétences et l'éclatement des réglementations ne favorisent pas une politique du stationnement efficace.

Seuls 39 % des automobilistes paient, d'une manière ou d'une autre (horodateur ou amende), leur stationnement.

Levier primordial de l'efficacité des politiques publiques de mobilité, la politique de stationnement doit être intégrée à la politique de mobilité.

Professionaliser et optimiser la gestion des parcs-relais



Aménagement urbain et infrastructures

Levier 1 : la vitesse commerciale

Débatte localement du partage de la voirie

L'attractivité des réseaux de transport est conditionnée par la régularité et la fréquence de passage des autobus, tout comme par le respect des temps de parcours. Si ces enjeux relèvent, pour une large part, de la place qui est accordée aux autobus dans le réseau viaire (priorité aux feux, voies réservées, aménagements urbains), la « construction » des réseaux impacte aussi fortement la vitesse commerciale.

- **Intégrer la dimension « vitesse commerciale »**

lors des choix d'organisation du réseau de transport :

nombre et positionnement des arrêts, distance des inter-stations, création de lignes express, limitation de la vente à bord des titres (prix plus élevés qu'au guichet ou distributeur, paiement par SMS ou en post-paiement).

- **Engager la concertation**

avec les collectivités compétentes en matière de voirie et de circulation et avec les riverains afin de les sensibiliser à ces questions tant lors du développement du réseau de transport que lors de travaux sur voirie (mise aux normes de réseaux souterrains, aménagement de sécurité routière, mise en accessibilité...).



Levier 2 : la politique de stationnement

Associer stationnement et mobilité durable

Défendue depuis de nombreuses années, tant par le GART que par l'UTP, la décentralisation du stationnement sera l'évolution législative la plus décisive depuis la création du versement transport. Une politique de stationnement harmonisée et optimisée participe favorablement à la complémentarité des modes et améliore, entre autres, le rabattement vers les transports alternatifs à la voiture particulière. Nouvelle compétence des AOT, elle sera une chance pour le transport public.

- **Mettre en œuvre des tarifications combinées, voiries intégrées, entre stationnement en ouvrage et transport public pour favoriser la complémentarité entre voiture et transports collectifs.**

Levier 2 : la politique de stationnement

Professionaliser et optimiser la gestion des parcs-relais

Les agglomérations disposent de parcs-relais (P+R) qui favorisent le report de la voiture vers les transports publics. Plus de 173 000 places sont ainsi proposées dans plus de 46 réseaux. Des efforts de rationalisation des usages et des tarifications devront être menés afin d'optimiser au mieux ces espaces, souvent saturés.

- **Intégrer la stratégie de localisation des P+R** dès la conception des lignes armatures pour satisfaire à la trilogie : le bon emplacement, la bonne taille, le bon tarif.
- **Revaloriser la tarification** pour limiter la prime à la voiture (souvent, un prix du P+R très largement inférieur à celui de l'achat individuel de titre de transport).
- **Offrir la mixité de l'usage** des places de stationnement entre utilisateurs des transports publics et riverains.

Recommandations sur l'axe **Politique tarifaire**



**Augmenter les prix
des titres pour suivre
l'évolution des coûts**

**Adapter les prix
des titres aux évolutions
de l'offre de services**

**Tendre vers
une homogénéité
des tarifications
commerciales**

**Fluidifier
et simplifier l'acte
d'achat des titres
de transport**

**Réfléchir à un
subventionnement de la
tarification sociale par
les budgets sociaux**



Entre 1999 et 2011, les prix en monnaie constante des principaux titres de transport ont diminué de :

- - 7,2 % pour l'abonnement mensuel, titre remboursé à 50 % par les employeurs,
 - - 4 % pour le ticket unitaire qui représente, en moyenne, un tiers des recettes commerciales,
- alors que dans le même temps, l'offre a progressé de 20 %.

En dix ans, les prix des transports publics n'ont pas progressé, contrairement à tous les autres services publics marchands.

Plusieurs études indiquent que le prix ne dissuade pas d'utiliser les transports publics.

**Étudier la mise
en œuvre d'une
tarification solidaire
basée sur les revenus
des foyers**

**Réserver
la gratuité à
la tarification
sociale**

Politique tarifaire

Levier 3 : la tarification

Augmenter les prix des titres pour suivre l'évolution des coûts

Depuis plusieurs années, la fréquentation des transports publics progresse (+ 27 % sur la dernière décennie). Cette tendance oblige, a minima, les réseaux à adapter leur offre de transport, avec en corollaire un accroissement du déficit d'exploitation. Il est donc naturel que les voyageurs, bénéficiaires directs du service, soient davantage sollicités pour contribuer à son financement.

- **Indexer au minimum, dans les contrats d'exploitation, l'évolution annuelle des tarifs sur l'inflation. Psychologiquement, une révision progressive des prix est plus acceptable pour les utilisateurs que de fortes hausses ponctuelles.**

Levier 3 : la tarification

Adapter les prix des titres aux évolutions de l'offre de services

Contrairement aux idées reçues, le prix du transport a très peu d'incidence sur la fréquentation. Les réseaux qui ont décidé de fortes augmentations n'ont pas observé de baisse de leur trafic. Il convient donc d'examiner périodiquement les niveaux de prix et de les réévaluer significativement, notamment quand des améliorations quantitatives ou qualitatives sont offertes. Il est logique de lier les tarifs à la valeur du service de transport proposé : c'est la qualité de l'offre qui fait la différence.

- **Réévaluer les prix lors de toute évolution significative du réseau.**
- **Examiner la faisabilité de tarification différenciée selon les heures pour limiter les surcharges du réseau et favoriser des reports d'usage.**
- **Explorer des voies de modulation de la tarification unique, en prenant en compte la durée ou la distance des déplacements.**

Levier 3 : la tarification

Fluidifier et simplifier l'acte d'achat des titres de transport

L'accès aux titres reste l'une des barrières à l'entrée du « système » transport public. Il convient donc de le rendre plus simple et plus compréhensible pour les voyageurs habituels ou occasionnels et de tirer parti des nouvelles habitudes d'achat de nos concitoyens.



- **Encourager le post-paiement** et la vente à distance sur Internet.
- **Engager des discussions,** au niveau national, avec le secteur de la téléphonie pour développer le paiement de titres par téléphone portable (SMS, Flashcode, NFC...) et avec le secteur bancaire pour développer l'usage des cartes bancaires comme support de titres de transport, qui tiennent compte du modèle économique spécifique du transport public.
- **Accentuer le lien avec les pôles générateurs de trafic** (entreprises, administrations, universités, commerces...) pour développer de nouveaux canaux de distribution.
- **Favoriser les actions pédagogiques** en matière de politique de fraude en proposant au fraudeur, par exemple, le choix entre le paiement de l'amende et l'achat d'un abonnement.

Levier 3 : la tarification

Tendre vers une homogénéité des tarifications commerciales

La grande diversité des tarifications commerciales entre les réseaux (niveau de prix, critères d'attribution) ne facilite pas la compréhension des prix par les utilisateurs, réguliers ou occasionnels, voire par les médias... Elle ne favorise pas non plus la mise en place de tarifications intermodales entre réseaux urbains limitrophes ou avec les transports interurbains et/ou régionaux, entre lesquels il peut exister une « compétition » tarifaire, source de concurrence inutile.

- **Favoriser l'intermodalité** par une vision partagée sur les niveaux de prix des titres entre les trois niveaux d'Autorités Organisatrices de Transport (régions, départements, agglomérations) pour éviter toute surenchère au détriment du système global.
- **Engager des réflexions** au niveau national pour identifier des axes de cohérence entre profils d'utilisateurs et de convergence de certains critères d'attribution.

Politique tarifaire

Levier 3 : la tarification

Réfléchir à un subventionnement de la tarification sociale par les budgets sociaux

L'effort des collectivités locales en faveur des populations en difficulté se traduit par la diversité des tarifications sociales proposées dans les réseaux de transport public. Il est indispensable que les AOTU mesurent pleinement le poids de cette aide à la mobilité, qui pèse aujourd'hui sur les budgets de transport. Cette pratique est spécifique aux réseaux français, les seuls à agir ainsi en Europe. Un subventionnement des tarifications sociales par les budgets sociaux pourrait donc être envisagé.

- **Inciter à la vente directe de titres aux organismes sociaux et aux communes.**
Ce régime d'aide à la personne, via un tiers distinct de l'AOTU, pourrait avoir un impact positif sur les recettes tarifaires tout en permettant aux collectivités locales de valoriser, elles aussi, leur politique en faveur des populations aidées.



Levier 3 : la tarification

Étudier la mise en œuvre d'une tarification solidaire basée sur les revenus des foyers

Si les évolutions législatives incitent à mettre en place une tarification sociale non plus basée sur le statut des individus mais sur leurs revenus, certains réseaux sont allés plus loin par la mise en œuvre d'une tarification solidaire. En tenant compte de la capacité contributive des foyers et en s'ouvrant à des populations exclues des dispositifs de tarification sociale, la tarification solidaire permet une meilleure redistribution entre les voyageurs. Celle-ci s'adapte également à tout type de service public (cantine scolaire, piscine...) permettant ainsi une meilleure lisibilité des aides aux personnes en difficulté au sein d'un territoire.

- **Appréhender au préalable les réalités socio-économiques des populations locales afin de définir des critères d'obtention représentatifs du contexte économique et social du territoire.**
- **Élaborer une grille tarifaire garantissant, a minima, le même niveau de recettes que dans l'ancien système, si une tarification solidaire est retenue.**

Levier 3 : la tarification

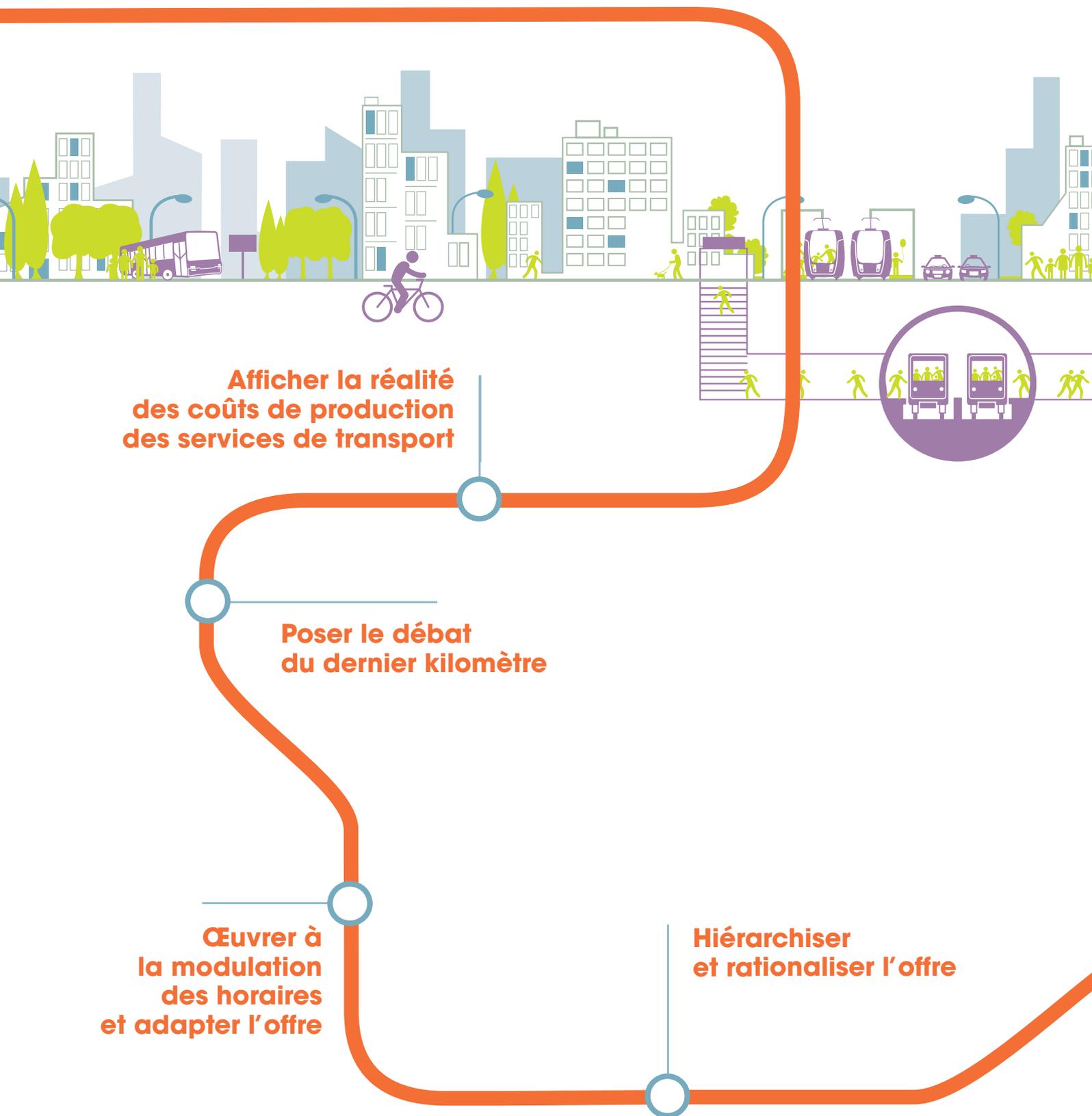
Réserver la gratuité à la tarification sociale

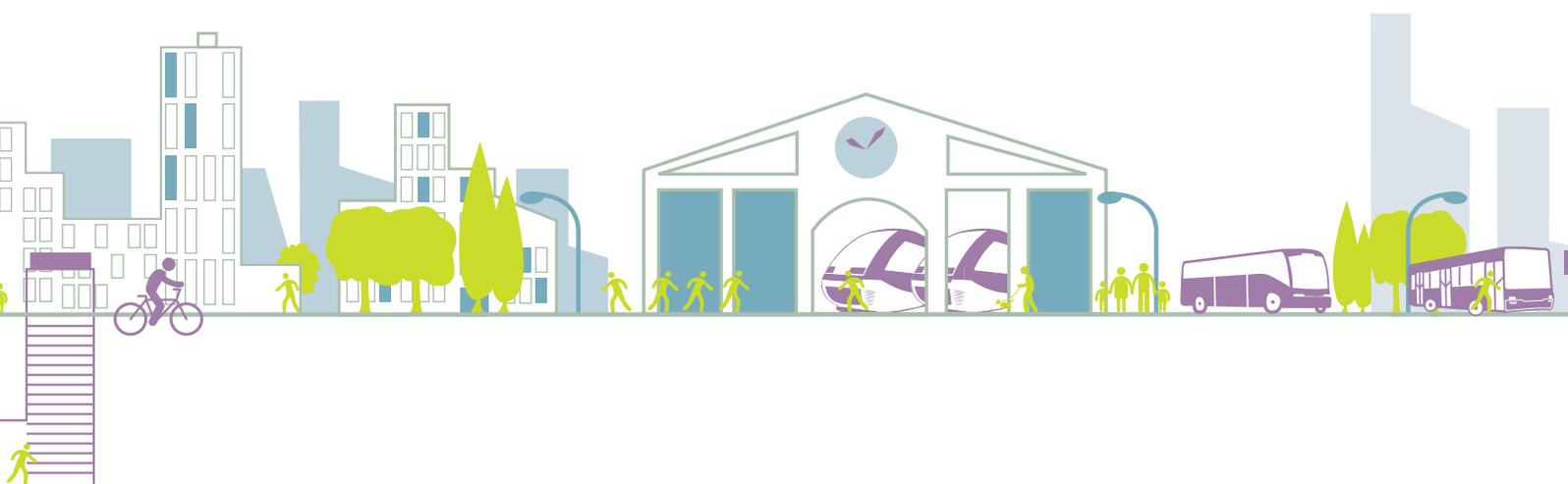
Même si la gratuité totale ne touche qu'un faible nombre d'agglomérations, majoritairement de petite taille (une vingtaine recensée en 2012), cette question revient fréquemment dans l'agenda politique, notamment à chaque élection municipale. Il convient donc de faire œuvre de pédagogie pour expliquer pourquoi il s'agit d'une fausse bonne idée.

- **Analyser, sur la durée, les impacts de la mise en œuvre d'une gratuité totale : sur le contrat d'exploitation, sur le régime fiscal, sur l'évolution des recettes et des dépenses du réseau et sur les perspectives du développement (investissements, accroissement du périmètre de transports urbains...).**
- **Ne pas dévaloriser la mobilité par rapport aux autres services de la vie quotidienne : eau, énergie et même téléphonie.**



Recommandations sur l'axe **Offre de transport**





En 2012, les 286 périmètres de transport urbain (PTU) regroupaient près de 4 000 communes et 30 millions d'habitants.

En une décennie, la surface des PTU a doublé, mais la densité des territoires a baissé de 30 % passant de 1 000 habitants au km² en 1999 à 697 habitants au km² en 2011.

L'évolution des territoires (étalement urbain notamment) et des modes de vie (désynchronisation des horaires de travail et de loisirs, élargissement des heures de pointe, usage des réseaux plus importants les samedis et petites vacances) obligent à repenser et adapter les politiques d'offre de transport.

L'âge du parc est relativement stable (8 ans en moyenne). Le parc est de plus en plus accessible et propre : 90 % des autobus sont dotés d'un plancher bas et 73 % sont propres.

Engager une réflexion sur la standardisation des matériels roulants et embarqués

Favoriser l'innovation de services plutôt que l'invention pure

Offre de transport

Levier 4 : l'étendue géographique de l'offre

Afficher la réalité des coûts de production des services de transport

Service public par nature déficitaire, le transport public recouvre désormais une large gamme d'offres dont les coûts de production sont très variables. En 2012, le taux moyen de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales est de 31,5 %. Si les lignes structurantes approchent la couverture de leurs coûts (R/D compris entre 70 % et 100 % selon les lignes), le transport à la demande atteint à peine 5 %.

Cet examen en détail des charges des différents services offerts participe de la démocratie locale. Il redonne du sens au service public de transport, selon les missions qui lui sont assignées (aménagement du territoire, droit au transport).

- **Réaliser un examen détaillé du réseau (trafics et coûts) pour une analyse partagée entre les communes de l'intercommunalité au regard des services attendus.**



Levier 4 : l'étendue géographique de l'offre

Poser le débat du dernier kilomètre

Par essence, le transport public n'opère pas en porte à porte. Toutefois, il est nécessaire de considérer l'avant et l'après d'un déplacement pour accroître l'attractivité du transport public.

Les études montrent, par exemple, que les utilisateurs acceptent de marcher, même sur 500 mètres, si les fréquences des lignes sont renforcées.

- **Définir une offre de transport qui combine les modes traditionnels (métro, tramway et bus) avec les nouveaux services à la mobilité (vélos en libre-service, autopartage, covoiturage...).**
- **Développer des parkings à vélos sécurisés à proximité des pôles d'échanges ainsi qu'aux terminus des axes structurants.**
- **Réintégrer le mode « marche à pied » dans l'organisation des offres de transport public et travailler à une optimisation de cette pratique (accès aux services, information voyageurs, cheminements et signalétique...). L'affichage de cartes des temps – sur un modèle isochrone précisant le temps de parcours à pied pour atteindre des lieux d'urbanité – pourrait être étendu en ville tout comme la mise à disposition de dépliants avec la carte des alentours dans les stations.**

Levier 5 : l'étendue horaire de l'offre

Œuvrer à la modulation des horaires et adapter l'offre de transport

L'hyper-pointe calibre l'offre des réseaux. Mieux gérer les heures de pointe, tout en assurant un meilleur usage des moyens disponibles, touche à l'organisation des activités et des modes de vie. Dans une économie plus contrainte et face à la saturation des réseaux, il devient intéressant d'agir sur la demande de transport pour optimiser le système.

- **Organiser la concertation avec les générateurs de trafic (entreprises, administrations, universités, commerces...)** pour favoriser l'étalement des heures d'entrée ou d'embauche ou, au contraire, massifier certains flux.
- **Appliquer les dispositions** relatives aux « comités des partenaires du transport public » prévus par la Loi Solidarité et Renouvellement urbains de 2000, qui facilitent les échanges entre les parties prenantes et les AOT.

Levier 6 : la fréquence et la capacité de l'offre

Hiérarchiser et rationaliser l'offre de transport

Un réseau de transport s'inscrit dans une agglomération en mouvement : le phénomène d'extension des périmètres de transport urbain reste d'actualité, en particulier dans le contexte d'achèvement de la carte intercommunale. Cependant, le contexte financier des collectivités locales, de plus en plus contraint, appelle à s'interroger sur les moyens alloués. Il tend vers une remise à plat du réseau, qui s'est développé par ajouts successifs de communes et de services. Aujourd'hui, il s'agit de faire mieux avec les mêmes moyens.

- **Pratiquer une analyse fine** du réseau pour dégager des optimums de service qui combinent réponse à la demande de mobilité et performance économique, y compris en zones peu denses.
- **Définir un réseau armaturé** d'axes structurants en interconnexion avec d'autres lignes et services (transport à la demande, vélos en libre-service, autopartage, covoiturage...) et envisager la mise en place de terminus au-delà des limites du périmètre de transports urbains.
- **Développer des aires de covoiturage** proches des terminus des axes structurants.
- **Réfléchir à une simplification de l'offre** de transport en évitant l'effet d'« empilement » et en favorisant la clarté des itinéraires et la lisibilité des horaires.

Offre de transport

Levier 7 : la gestion du parc et des équipements

Engager une réflexion sur la standardisation des matériels roulants et embarqués

Variété des gammes et gabarits de véhicules, diversité des énergies et des équipements embarqués (billettique, SAEIV...), évolution du marché et arrivée de nouveaux constructeurs : en vingt ans, le parc de véhicules dans sa complétude est devenu très hétérogène. Cette disparité peut peser sur les charges d'exploitation notamment via l'augmentation des coûts de maintenance et des pièces détachées.

- Favoriser le rapprochement entre AOT et opérateurs pour permettre un choix éclairé et partagé.
- Faciliter les groupements de commandes entre AOT pour favoriser un effet « volume » sur les prix d'achat.
- Réfléchir à de nouveaux dispositifs d'ingénierie financière pour l'acquisition des matériels.

Levier 7 : la gestion du parc et des équipements

Favoriser l'innovation de services plutôt que l'invention pure

Face à une normalisation de plus en plus contraignante et à une obsolescence toujours accélérée des technologies, les réseaux ont souvent l'impression d'être prisonniers de leur choix. Si trop de prudence peut conduire à l'immobilisme, force est de constater que l'exercice est délicat. Les exigences budgétaires nécessitent des choix raisonnés tout en faisant preuve de modernité dans le développement du réseau de transport.

- Favoriser la mutualisation des expériences pour promouvoir des outils répondant au mieux aux préoccupations des AOT et des opérateurs.
- Veiller à s'appuyer sur des systèmes ou technologies existants pour réduire les coûts de développement.

Remerciements



Aux élus et aux opérateurs des réseaux qui ont accueilli les 7 étapes du Tour de France GART - UTP :

Lyon

Bernard Rivalta (SYTRAL)
et Pascal Jacquesson (Keolis Lyon).

Lille

Éric Quiquet
(Lille Métropole Communauté Urbaine)
et Hervé Lanco (Transpole).

Toulouse

Joël Carreiras (Tisséo-SMTC)
et Olivier Poitrenaud (Tisséo-EPIC).

Nantes

Jean-François Retière
(Nantes Métropole)
et Alain Boeswillwald (SEMITAN).

Orléans

Charles-Éric Lemaignan
(Communauté d'agglomération
d'Orléans Val de Loire)
et Pierrick Poirier (Keolis Orléans).

Strasbourg

Roland Ries (GART)
et Michel Bleitrach (UTP).

Nice

Louis Nègre
(Métropole Nice Côte d'Azur)
et Yannick Laurens (ST2N).

Aux 300 participants :

Élus, responsables et techniciens des collectivités locales et des entreprises de transport, soit 80 réseaux, pour leur contribution aux échanges lors de ce Tour de France.

Aux animateurs :

Jean Dumonteil et Sylvie Fagnart.

Aux permanents du GART et de l'UTP qui ont œuvré à la réalisation de ce Tour de France :

Guy Le Bras, Florence Dujardin,
Mounia Moudjed, Valérie Rathier
et Céline Sabatier, pour le GART ;
Bruno Gazeau,
Stéphanie Lopes d'Azevedo
et Anne Meyer, pour l'UTP.



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

22, rue Joubert
75009 PARIS

Tél. : +33 (0)1 40 41 18 19

www.gart.org

Guy Le Bras, Directeur général

Florence Dujardin, Céline Sabatier et Mounia Moudjed,

Pôle Observatoire des réseaux de transport



UTP

Union
des Transports Publics
et ferroviaires

17, rue d'Anjou
75008 PARIS

Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51

www.utp.fr

Bruno Gazeau, Délégué général

Anne Meyer et Stéphanie Lopes d'Azevedo,

Département Affaires Économiques et Techniques

