



Préparer les mobilités de demain

Rapport annuel 2016



Sommaire

Entretiens p. 8

Entretien avec Louis NÈGRE p. 10

Entretien avec Roland RIES p. 12

Entretien avec Guy LE BRAS p. 14

Communautés p. 16

Le Conseil d'administration p. 18

L'équipe permanente p. 24

Le Conseil d'orientation p. 26

Le Club des partenaires p. 27

Information & valorisation p. 28

Enjeux p. 30

Une vigilance de tous les instants pour défendre et pérenniser le versement transport p. 32

Des États généraux pour faire avancer la mobilité durable p. 34

Accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de la réforme du stationnement p. 36

ZCR, Crit'Air et décret faibles émissions, au programme de la loi de transition énergétique p. 38

Faits marquants p. 40

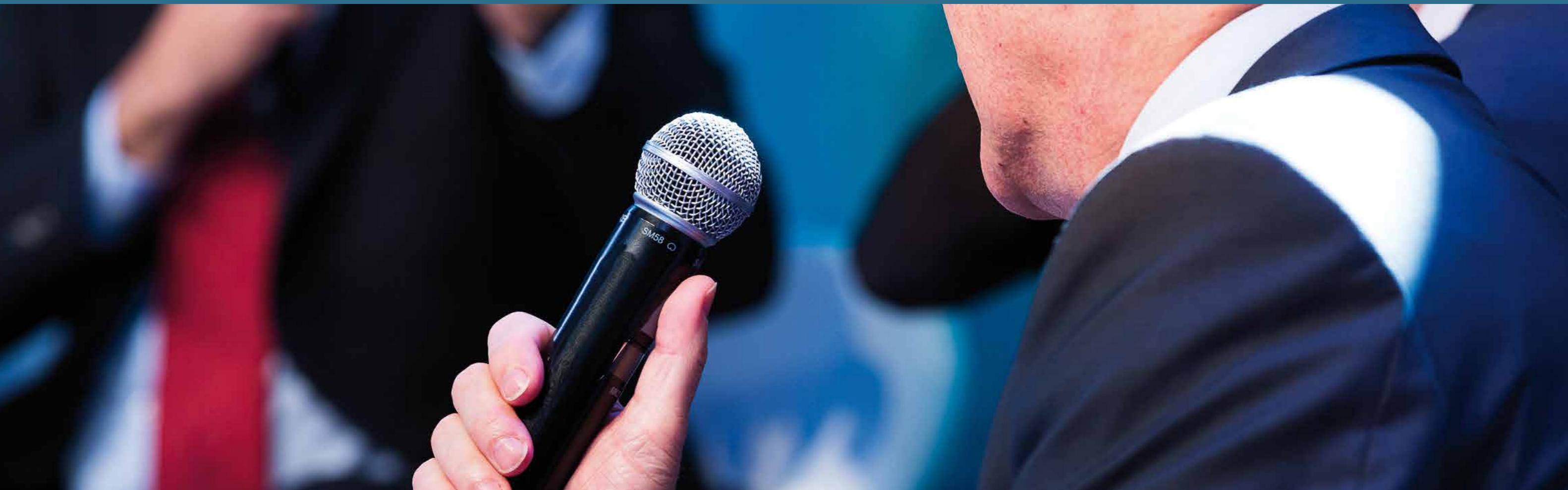
An aerial photograph of a city street scene. In the foreground, a modern tram with a red and black livery is moving along a dedicated track. The street is lined with multi-story buildings, some with red-tiled roofs. There are trees with autumn foliage and a few cars on the road. The overall scene is a busy urban environment.

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

EN 1980, alors que l'automobile constituait pratiquement le seul horizon en matière de déplacements, des élus et des techniciens, convaincus de la nécessité de changer en profondeur les politiques publiques de transport, décident de créer le Groupement des autorités responsables de transport (GART). Fort des différentes sensibilités politiques qui le composent et de la diversité des territoires qu'il représente, le GART agit quotidiennement en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à l'automobile. Constitué d'une équipe d'élus et de permanents pour mener à bien sa mission d'intérêt général, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, plus de 230 autorités organisatrices de transport : autorités organisatrices de la mobilité, départements et régions. Le GART poursuit ainsi son inlassable travail de soutien des autorités organisatrices de transport et défend leurs intérêts à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.



Entretiens





LOUIS NÈGRE,
Président du GART,
sénateur-maire
de Cagnes-sur-Mer

« Le GART est ce lieu où communautés, départements et régions, partagent une conscience éclairée de la mobilité (...) »

Le transport public doit faire face à de multiples difficultés dont le problème du financement. Comment considérez-vous qu'il doit être abordé et avec quel axe de priorité selon vous ?

Dans un contexte où des contraintes financières fortes s'exercent et sont susceptibles de remettre en cause le maintien de l'offre et les investissements dans le secteur du transport public, il est important de rappeler la nécessité de sanctuariser le versement transport que nous considérons comme essentiel et qui occupe un rôle indispensable dans le fonctionnement du transport public urbain. Pour mémoire, le versement transport représente 7,5 milliards d'euros sur toute la France, c'est-à-dire 3,6 milliards pour l'Île-de-France et 3,9 milliards pour la province. La principale préoccupation de l'année écoulée a été de travailler sur la mise en œuvre de la compensation, prévue dans la loi de finances pour 2016, suite à la hausse du seuil de perception du versement transport de 9 à 11 salariés. Nous avons largement travaillé avec la mission IGAS-CGEDD mandatée par le gouvernement pour établir les modalités de mise en œuvre de cette compensation en impliquant également nos adhérents dans la recherche d'une solution concertée. Le fruit de ce travail s'est donc concrétisé dans le cadre de la loi de finances rectificative 2016 puisqu'il a fallu faire évoluer le texte initial.

Dans les prochains mois, nous serons très attentifs à ce que cette compensation se mette en place le plus rapidement possible.

La réforme du stationnement doit être mise en œuvre au 1^{er} janvier 2018. Que pouvez-vous nous dire sur les dernières avancées à moins d'un an de l'instauration du nouveau dispositif ?

Durant l'année écoulée, les équipes du GART et des associations d'élus de la rue Joubert, l'AdCF et France Urbaine notamment, ont travaillé avec la mission interministérielle pour la décentralisation

du stationnement à la finalisation du dispositif réglementaire et à la communication avec les 800 villes concernées par la mise en œuvre de cette réforme. À notre initiative, de nombreuses réunions pédagogiques ont été organisées en région et dans certaines villes qui nous ont demandé d'intervenir spécifiquement pour elles. Nous avons parallèlement conduit une étude et organisé un colloque, en mars 2016, sur la dépénalisation du stationnement en Europe qui a rencontré un grand succès et qui constitue, à cet égard, un très bon outil pour expliquer les atouts de la réforme.

Globalement, la situation apparaît aujourd'hui plutôt positive avec, néanmoins, quelques contrastes. Elle est positive parce que le dispositif légal et réglementaire est robuste, que les industriels du secteur du stationnement (matériels et délégataires potentiels) ainsi que les services de l'État sont prêts. Les grandes métropoles sont également très engagées dans le soutien de la réforme et seront prêtes pour l'appliquer. À ce titre, le travail accompli par Paris, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Nice, Metz et de nombreuses autres villes est remarquable. Par contre, un certain nombre de villes moyennes appréhendent moins facilement les mesures à prendre de façon urgente pour être prêtes le 1^{er} janvier 2018. Pourtant il faudra qu'elles le soient car l'engagement des métropoles est tel qu'il n'y aura pas de nouveau délai pour la mise en œuvre. Mais je veux leur dire que nous ne les laisserons pas seules. Le GART continuera à répondre à toutes les demandes et sollicitations qui lui seront transmises car nul ne pourra se permettre de ne pas être prêt, sauf à se voir obligé de transformer l'intégralité de ses places de stationnement payant en zones bleues ou en zones gratuites après le 1^{er} janvier 2018.

Quelle a été la réaction du GART à la publication du décret relatif aux flottes d'autobus et d'autocars à faibles émissions ?

En ma qualité de rapporteur au Sénat du volet transports de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, j'ai travaillé avec l'ensemble des parties prenantes sur le décret de mise en œuvre de l'article 37 de la loi concernant la transition énergétique pour les flottes d'autobus et d'autocars. Si nous n'avons pas pu obtenir un texte totalement conforme à la neutralité technologique qui correspondait, pour le GART, à la vision d'une transition énergétique réaliste et efficace, nous avons néanmoins obtenu la possibilité, pour les transports interurbains, de continuer à acheter des autocars conformes à la norme Euro 6. Concernant les flottes de transports urbains, nous avons obtenu l'élargissement du nombre des technologies de motorisations considérées comme à faibles émissions.

Quel regard porter sur la lutte contre la fraude dans les transports publics, un sujet sur lequel vous vous êtes personnellement investi ?

Vous vous souvenez que nous avons identifié la lutte contre la fraude comme absolument stratégique, à la fois pour la défense des ressources du transport public auquel la fraude fait perdre, je le rappelle, 500 millions d'euros par an, mais aussi pour la sécurité elle-même des voyageurs. La proposition de loi de Gilles Savary pour laquelle nous avons été largement consultés, a été votée en mars 2016 et est maintenant en vigueur. Il est encore trop tôt pour dire si elle a été efficace mais les opérateurs en ont largement diffusé et appliqué les principales mesures, ce qui se traduit déjà par un changement d'état d'esprit au quotidien dans les transports publics.

Le GART a passé le cap des 37 années d'existence. Que pouvons-nous lui souhaiter pour les années à venir ?

Il y a plus de 35 ans, des élus inspirés se sont réunis pour créer le GART qui allait devenir ce lieu d'échanges partagé. Je veux saluer la vision de ces élus et leur rendre hommage. Plus que jamais, en ces temps inquiets où le risque d'un repli sur soi est présent, ces mots de Henry Ford font sens : « Se réunir est un début, rester ensemble est un progrès, travailler ensemble est la réussite. » Je veux croire que le GART est ce lieu où communautés, départements et régions, partagent une conscience éclairée de la mobilité d'aujourd'hui, et préparent les enjeux de la mobilité de demain. Nous alimentons quotidiennement notre réflexion sur la place que doit occuper la mobilité dans notre société et nous continuerons sur cette voie proactive et constructive afin de toujours influencer positivement les mentalités et les comportements d'aujourd'hui, lesquels sont garants, pour demain, d'une mobilité dynamique, moderne et inclusive.



ROLAND RIES,
1^{er} vice-président du GART,
maire de Strasbourg

« Notre secteur connaît des ruptures comme il n'en a jamais rencontrées dans le passé (...) »

Quel premier retour pouvez-vous nous faire à propos des réunions régionales qui se sont organisées dans le cadre des États généraux de la mobilité durable ?

Notre démarche commune au GART, à la FNAUT, à la FNTV, à Régions de France, à TDIE et à l'UTP s'est structurée autour de trois temps forts. Un temps d'interrogation via des contributions en ligne, un temps de débat à travers six réunions publiques régionales et enfin, une table-ronde de restitution qui s'est tenue au Sénat le 7 mars dernier. Ayant moi-même participé à l'étape strasbourgeoise de ces États généraux, j'ai été séduit par la richesse des échanges et des pistes de réflexion proposées lors des débats. Notre secteur connaît des ruptures comme il n'en a jamais rencontrées dans le passé, avec le développement des outils connectés

ou encore l'avènement du véhicule autonome. En ma qualité de décideur politique, je me dois d'être attentif à ces nouvelles tendances qui construiront la mobilité de demain.

En ce qui concerne la gouvernance des collectivités territoriales, où en sommes-nous désormais ?

L'année 2015 a été marquée par l'adoption, en juillet, de la loi NOTRe. Celle-ci bouleverse profondément la répartition des compétences entre les collectivités, notamment en ce qui concerne les transports. Dans l'analyse des conséquences profondes que l'application de cette loi va avoir pour le GART, c'est-à-dire dans ses missions, ses moyens et ses adhérents, il faut indiquer que l'application de cette loi a soulevé de nombreuses questions. Un groupe de travail réunissant le GART, l'Assemblée des départements de France et Régions de France s'est tenu en juillet 2016 en présence des représentants de l'État. L'association des services de l'État était importante pour partager une interprétation homogène des dispositions de la loi.

Cette initiative a permis d'aller à la rencontre des préoccupations de nos adhérents et de porter au niveau du ministre de l'Aménagement du territoire, de la Ruralité et des Collectivités territoriales, les nombreuses questions posées auxquelles il a d'ailleurs apporté une série de réponses par courrier au mois d'octobre 2016.

Depuis plusieurs années, le GART cherche à accroître sa visibilité à l'échelle européenne.

Des avancées ont-elles été entreprises ces derniers mois dans ce domaine ?

Il est vrai que le GART souhaite élargir sa capacité d'influence en dehors de ses frontières nationales. Cette intention est animée par une volonté de peser davantage à Bruxelles et à Strasbourg sur des décisions se traduisant à termes dans les contextes réglementaires nationaux, et donc sur nos adhérents, mais également une volonté de promouvoir des échanges entre des collectivités européennes. Pour ce faire, nous avons poursuivi plusieurs scénarii. Tout d'abord, le renforcement de la coopération entre la CODATU et notre structure. Quoique l'action de cette dernière soit principalement axée sur la coopération décentralisée, cette association dispose d'une légitimité

à l'échelle européenne et constitue, à cet égard, un vecteur intéressant pour notre influence européenne mais aussi internationale.

Ensuite, la coopération avec d'autres structures existantes. Il existe des associations d'autorités organisatrices de transport avec lesquelles nous pouvons coopérer. Elles sont soit au niveau national dans des pays tels que l'Italie, je pense à Ferdermobilita, soit au niveau européen avec des structures telles que Polis qui représente un réseau européen d'AOT urbaines ou encore l'UITP, une association regroupant principalement des AOT et des opérateurs. Concernant l'UITP justement, son secrétaire général, Alain Flaush, nous a adressé une proposition d'adhésion au Comité des AOT de la structure. Une proposition à laquelle les élus du GART ont émis un avis favorable d'autant plus que les questions de transport à ce niveau-là influencent de très près la réglementation française.

Et où en sommes-nous sur l'idée d'un « GART » européen ?

Cette idée, développée avec l'association allemande des autorités organisatrices régionales, BAG-SPNV, bénéficiait du soutien de la DG Move de la Commission européenne mais elle s'est heurtée à des difficultés importantes. Et notamment du fait des divergences entre les pays européens quant à la gouvernance de la mobilité et de l'abandon du projet par nos partenaires allemands qui ne font visiblement plus de l'échelon européen, une priorité de leur action. Mais nous considérons, quant à nous, que le sujet européen est crucial. C'est pourquoi nous poursuivons nos contacts avec la Commission européenne, la Banque européenne d'investissement et l'UITP.



Guy LE BRAS,
Directeur général du GART

« L'équipe du GART a travaillé avec rigueur et avec un total engagement de chacun au service de nos adhérents. »

Comment s'est déroulée cette année 2016 sur le plan opérationnel ?

Je voudrais rappeler l'évolution désormais profonde de la répartition territoriale de la compétence transport, de la réduction du nombre de régions et de la baisse des dotations qui ont mis nos adhérents sous la pression de ce changement institutionnel et financier. Sous ma direction, l'équipe du GART a travaillé avec rigueur et avec un total engagement de chacun au service de nos adhérents. Ce travail s'est conduit en concertation avec les élus du Conseil d'administration, de nos commissions et groupes de travail. Nos instances, qui se réunissent chaque mois, ont approuvé pas moins de quarante-six délibérations, et dont les priorités qui avaient été énoncées par le président du GART, y sont bien représentées. Parmi ces priorités, je parle entre autres de la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant sur voirie, de la défense du versement transport ou encore de la lutte contre la fraude. Nous poursuivrons ce travail dans les mois à venir et ce, à tous les niveaux où le GART intervient.

En 2016, le GART a lancé un cycle de réunions décentralisées à destination de ses adhérents. Pouvez-vous nous en dire plus ?

C'est une initiative portée par l'ensemble de mon équipe et soutenue par nos élus. Nous l'avons souhaitée pour renforcer la relation que nous entretenons avec nos adhérents. Face à la riche actualité législative de ces dernières années et aux interrogations qui en émanent, nos adhérents expriment leurs attentes et attendent des réponses concrètes en retour, à l'image des questions relatives au versement transport. Plusieurs réunions ont été organisées afin d'explicitier le sujet et aborder les points d'achoppement. Nous poursuivrons notre engagement au plus près des collectivités adhérentes du GART et plusieurs réunions en province sont d'ores et déjà planifiées pour l'année 2017.

Quelques mots sur la coopération du GART avec les autres acteurs du secteur ?

Nous avons continué à approfondir notre travail avec les autres associations de collectivités du GIE Joubert dont l'AdCF et France urbaine. Ce lien quotidien que nous entretenons avec ces derniers et qui forme la plateforme Joubert, s'est notamment matérialisé sur des dossiers importants. Je pense, notamment, à la préparation de la réforme du stationnement payant sur voirie ou des modalités de la loi portant sur la Nouvelle organisation territoriale de la République, dites loi NOTRe. En parallèle, les partenariats noués avec les membres de notre Club des partenaires nous offrent de nouveaux angles d'approches sur certains sujets. Pour vous donner un exemple, nous suivons de très près l'actualité relative aux véhicules propres. Les discussions que nous entretenons avec nos partenaires à ce sujet et les échanges d'informations qui en découlent, participent à l'activité intense du GART. Je n'oublie pas, également, les liens, désormais historiques, qui nous lient à l'UTP et le GIE Objectif transport public. Chaque année, nous organisons ensemble l'événement qui réunit l'ensemble des acteurs du secteur du transport public et des nouvelles mobilités, les Rencontres nationales du transport public pour les années impaires et le Salon européen de la mobilité pour les années paires. Des moments d'échanges et de débats qui viennent nourrir les réflexions du secteur et faire avancer nos idées communes.



Communautés



Le Conseil d'administration

18
19

Communautés

Autorités organisatrices de la mobilité de moins de 100 000 habitants



1

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

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

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

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



2



3

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



4



5



6



7



8



9



10



11

5 Serge BAFAU
Vice-président délégué aux transports
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU CENTRE LITTORAL DE LA GUYANE

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

7 Anne GÉRARD
Vice-présidente mobilités
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND POITIERS

8 André GERVAIS
Conseiller délégué mobilité
COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND DIJON

9 Dominique GROS
1^{er} vice-président
METZ MÉTROPOLE

10 Ronan KERDRAON
1^{er} vice-président en charge des transports et des modes de déplacements
SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION

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

12 Charles-Éric LEMAIGNEN
Président
ORLÉANS MÉTROPOLE



12



13



17

13 Luc LEMONNIER
Membre du bureau
COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION-
HAVRAISE

14 Sébastien MARTIN
Président
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
LE GRAND CHALON

15 Jean-Paul MARTINERIE
Conseiller territorial
EPT VALLÉE SUD GRAND PARIS

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

17 Denis RAMBAUD
Vice-président transport et mobilités
MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

18 Jean-Luc RIGAUT
Président
GRAND ANNECY AGGLOMÉRATION

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

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



14



18



15



19



16



20

**Autorités
organisatrices
de la mobilité
de plus de 300 000
habitants**



21



22



23



24



25



26



27



28

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

22 Jean-Jacques BERNARD
Vice-président en charge des transports et
des déplacements
RENNES MÉTROPOLE

23 Anne-Lise DUFOUR-TONINI
Présidente
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ
ET D'ORGANISATION URBAINE
DU VALENCIENNOIS

24 Christophe DUPRAT
Vice-président en charge des transports
et du stationnement
BORDEAUX MÉTROPOLE

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

26 Francis GRASS
Membre du bureau
TisséO-SMTC

27 Gérald DARMANIN
Vice-président transports publics
- sécurité et contrôle d'accès dans
les transports publics
MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

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

20
21

Communautés

Départements



29



30



31

29 Louis NÈGRE
1^{er} vice-président
MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

30 Roland RIES
1^{er} vice-président
EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

31 Jean-Pierre SERRUS
Vice-président mobilité, déplacement,
transports
MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE



32



33



34



35



36

32 Dominique BUSSEREAU
Président
CONSEIL DÉPARTEMENTAL
DE LA CHARENTE-MARITIME

33 Anne-Laure FABRE-NADLER
Vice-présidente en charge des mobilités
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA GIRONDE

34 Pierre GARZON
Vice-président en charge des transports
et des déplacements
CONSEIL DÉPARTEMENTAL
DU VAL-DE-MARNE

35 Nicolas MÉARY
Vice-président délégué aux mobilités
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'ESSONNE

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

Régions



37



38



39



40



41



42



43

37 Stéphane BEAUDET
Vice-président chargé des transports
CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

38 Fabienne COUPEL-SAURET
Conseillère régionale déléguée aux
transports, déplacements, intermodalité,
monorail
CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

39 Jean-Luc GIBELIN
Vice-président en charge des mobilités
et infrastructures transports
RÉGION OCCITANIE / PYRÉNÉES-
MÉDITERRANÉE

40 Gérard LAHELLEC
Vice-président chargé des transports
et des mobilités
RÉGION BRETAGNE

41 Michel NEUGNOT
1^{er} vice-président transports,
déplacements, intermodalités
RÉGION BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ

42 Pierre SERNE
Membre du conseil
SYNDICAT DES TRANSPORTS
D'ÎLE-DE-FRANCE

43 Philippe TABAROT
Vice président délégué aux transports,
à l'intermodalité et aux déplacements
RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

L'Équipe permanente

24
25

Communautés



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16

- Guy LE BRAS**
Directeur général
- Karima CARBONNIER**
Secrétaire polyvalente
- Benoît CHAUVIN**
Responsable du pôle technologie des transports et accessibilité
- Romain CIPOLLA**
Responsable du pôle mobilité durable
- Chloé DIAMÉDO**
Responsable juridique et légistique
- Dominique DREWNOWSKI**
Responsable comptable & adjointe du secrétaire général
- Florence DUJARDIN**
Responsable du pôle observatoire des réseaux de transport, statistiques et analyse économique
- Laurette GUÉNIN**
Chargée de l'accueil
- Mouloud HOUACINE**
Responsable communication externe
- Alexandre MAGNY**
Secrétaire général
- Benjamin MARCUS**
Responsable des affaires juridiques et européennes
- Mounia MOUDJED**
Chargée de mission auprès du directeur général
- Valérie QUIQNARD**
Responsable du pôle accueil et secrétariat & assistante du directeur général
- Valérie RATHIER**
Chargée de la communication interne, de l'événementiel et des partenaires
- Céline SABATIER**
Adjointe du pôle observatoire des réseaux de transport, statistiques et analyse économique
- Aurélie SENÉ**
Chargée de mission web

Le Conseil d'orientation



Bernard SOULAGE
Président

Créé en 2012, le Conseil d'orientation (CODOR) 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.

Les membres du CODOR

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

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

Pierre MATHIEU

Ancien vice-président de la région Champagne-Ardenne

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

Le Club des partenaires



Jean-Pierre ROUME
Élu référent
Club des partenaires du GART

Depuis sa création en 1996, le Club des partenaires rassemble les industriels et les entreprises de service issus du secteur du transport public. Associé aux orientations portées par le GART, chaque membre du club échange sur les enjeux actuels et futurs du secteur au côté des élus et de l'équipe permanente.

Ils nous font confiance



Information & valorisation

L'année 2016 s'est caractérisée par la refonte des outils de communication digitale du GART. Vitrine de l'expertise de l'association dans le secteur du transport public et des nouvelles mobilités, le nouveau site Internet www.gart.org arbore une interface revisitée, des forums en ligne repensés ainsi qu'un espace adhérent personnalisable. Cette refonte s'est accompagnée d'une nouvelle version de la newsletter Mobilités. Tous ces outils fonctionnent à partir de la technologie « responsive design », offrant ainsi une expérience de navigation plus simple et plus intuitive et ce, quel que soit le support utilisé (smartphone, tablette, ordinateur). L'édition est également mise à l'honneur puisque 2016 aura vu la publication d'une série d'ouvrages de référence émanant des élus et de l'équipe permanente, et destinée aux adhérents et partenaires du GART.

Le site Internet
www.gart.org

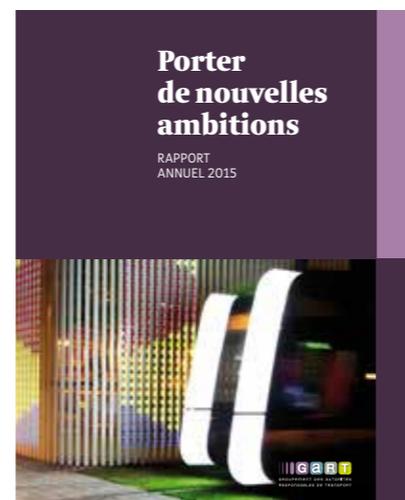
La newsletter Mobilités
Inscrivez-vous sur notre site Internet dans l'espace dédié

Le compte Twitter
[@GART_officiel](https://twitter.com/GART_officiel)

La gestion du stationnement payant sur voirie en Europe (Mars 2016)



Rapport annuel 2015 (Mai 2016)



Mémento de la décentralisation du stationnement payant sur voirie - Guide pour l'élu (Mai 2016)



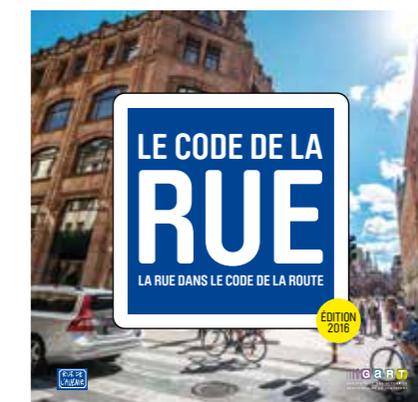
Plaquette de présentation du GART (Juin 2016)



La réforme du stationnement: une solution pour l'attractivité de nos centres-villes (Juin 2016)



Le Code de la rue - Édition 2016 (Septembre 2016)





Enjeux



Une vigilance de tous les instants pour défendre et pérenniser le versement transport

DANS la loi de finances pour 2016, le gouvernement a décidé le relèvement des seuils de cotisations sociales. Cela a impacté financièrement les autorités organisatrices de transport, le seuil d'assujettissement au versement transport ayant été relevé de plus de 9 à au moins 11 salariés à compter du 1^{er} janvier 2016. Afin de neutraliser la perte de recettes, le gouvernement a prévu dans l'article 15 de la loi de finances 2016 de compenser intégralement les autorités organisatrices de transport.

C'est pourquoi les ministres Eckert, Touraine et Vidalies ont mandaté, fin 2015, l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) d'une mission chargée d'établir les modalités de mise en œuvre de cette compensation.

Un travail collaboratif a ainsi été mené entre la mission, le GART et ses adhérents qui ont été consultés et informés de l'avancée des travaux tout au long du processus.

Cette mission a rendu ses conclusions au premier ministre en juillet 2016. Parmi ses recommandations, figurait la nécessité de revoir l'article 15 de la loi de finances 2016 instaurant la compensation car l'engagement du gouvernement d'une compensation exacte et totale ne pouvait être assuré en raison de difficultés techniques.

L'article 2 du projet de loi de finances rectificative pour 2016 avait donc pour objet de faire évoluer les termes de l'article 15 de la loi de finances 2016. Or, le texte proposé ne correspondait pas aux préconisations de la mission IGAS/CGEDD concertées avec le GART. L'article 2 proposé n'était conforme ni dans les calculs de la base de la compensation, ni dans ses modalités d'indexation ou de versement.

Le GART a donc alerté le cabinet du premier ministre qui est venu modifier le texte de l'article 2 par amendement gouvernemental.

Celui-ci vient désormais préciser les modalités pratiques de mise en œuvre de la compensation : année de base du calcul à savoir 2015, paiement trimestriel, versements distincts par l'ACOSS et la CCMSA effectués le 20 du deuxième mois suivant chaque trimestre écoulé et arrêtés des ministres chargés du Budget et des Collectivités territoriales venant fixer annuellement les ratios et les montants de compensation de chaque AOT.

Le mode de calcul de la compensation consiste donc à définir « un ratio de compensation » correspondant au rapport entre le produit du versement transport 2015 pour la tranche « plus de 9 à moins de 11 salariés » et le produit du versement transport 2015 pour la tranche « de 11 salariés et plus ». Ce ratio de compensation sera actualisé tous les ans en fonction des évolutions des ressorts territoriaux puis multiplié par le produit de versement transport de l'année en cours.

Le GART restera donc attentif à ce que les autorités organisatrices de transport perçoivent le plus rapidement possible la compensation due au titre de 2016 et veillera à ce que le premier versement trimestriel intervienne, comme prévu par la loi, le 20 mai 2017.



La loi de finances rectificative pour 2016 est également venue modifier, par son article 75, le mécanisme du lissage du taux de versement transport en cas de création ou d'extension de ressort territorial, prévu à l'article L. 2333-67 du CGCT.

Face aux nombreuses créations ou extensions de ressorts territoriaux liées aux fusions d'EPCI prévues par les schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI) intervenant au 1^{er} janvier 2017, le gouvernement a été amené à s'interroger sur les modalités de perception du versement transport sur ces nouveaux territoires.

En effet, certaines fusions, particulièrement complexes, ont mis en avant la problématique de l'extension du périmètre de perception du versement transport à des territoires qui n'étaient pas, jusqu'à présent, assujettis. Le législateur avait prévu en 2002 la possibilité d'un lissage du taux de versement transport sur cinq ans pour les communes nouvellement intégrées. A compter de la sixième année, le taux est unifié dans le ressort territorial de l'AOM. Dans certains cas, ce mécanisme ne semblait plus suffisant.

C'est pourquoi, deux pistes ont été étudiées : une augmentation de la durée du lissage de cinq à douze ans en cas de création ou d'extension de ressort territorial ou la création d'un zonage de versement transport pour les AOM de province à l'instar de celui en vigueur en Île-de-France.

C'est au cours d'une rencontre avec Estelle Grelier, secrétaire d'État en charge des Collectivités territoriales, que les présidents de l'AdCF, Charles-Éric Lemaignan, de France Urbaine, Jean-Luc Moudenc, et du GART, Louis Nègre, ont précisé la position des trois associations et de leurs collectivités adhérentes, à savoir l'extension du lissage. Cet entretien a également été l'occasion de rappeler au gouvernement l'importance du versement transport dans le financement des transports publics et l'extrême prudence à avoir lorsqu'il s'agit de faire évoluer la réglementation en matière de versement transport.

Des États généraux pour faire avancer la mobilité durable

À l'heure où la mobilité connaît une rupture (essor des outils connectés, développement de nouvelles énergies, avènement du véhicule autonome...), le GART et l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), associés à la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), Régions de France, Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE), ont organisé des États généraux de la mobilité durable. Une vaste consultation nationale sur le transport public et ses enjeux futurs. L'objectif de cette démarche commune : sensibiliser l'ensemble des acteurs concernés par la mobilité durable.

Cette initiative a débuté par la mise en ligne (de juin à août 2016) d'un questionnaire ouvert à toutes les parties prenantes et les structures concernées par la mobilité (associations d'élus, associations d'usagers, fédérations d'employeurs...). Les propositions issues de cette consultation en ligne ont servi de matière première à la seconde étape de la démarche (d'octobre à décembre 2016). La tenue de réunions publiques au sein des autorités organisatrices de la mobilité et des régions accueillantes (Métropole Européenne de Lille, Métropole de Lyon, Strasbourg Eurométropole, Région Pays de la Loire, Région Nouvelle-Aquitaine, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur) où chaque participant (collectivité, opérateur, start-up, association...) était invité à s'exprimer et ainsi formuler des propositions destinées à assurer une future politique de mobilité à la fois efficace et efficiente. Au total, plus de 400 personnes ont répondu présent à l'appel des organisateurs et des collectivités accueillantes. Des participants soucieux de l'avenir du secteur du transport public et volontaires à l'idée de le faire évoluer face aux nouvelles perspectives.

Pour nourrir cet exercice de démocratie et structurer les échanges qui en résultent, cinq thématiques principales sont venues structurer les débats : la qualité de service ; la transition énergétique et la santé publique ; le financement et le modèle économique ; l'intermodalité et la multimodalité ; la desserte des territoires peu denses (rural, périurbain...). Des items placés au cœur des préoccupations du secteur et qui ont fait l'objet d'une attention particulière tout au long des échanges.

Les débats de ces États généraux se sont notamment orientés vers les questions de financement, sources d'inquiétudes pour le secteur. À cette occasion, le GART, par l'intermédiaire de son président Louis Nègre, a rappelé la nécessité de sanctuariser le versement transport, considéré comme essentiel dans un contexte où des contraintes financières fortes s'exercent et sont susceptibles de remettre en cause le maintien de l'offre et les investissements dans le secteur. Le GART a souligné le rôle indispensable du versement transport dans la chaîne de fonctionnement du transport public urbain. Des contraintes budgétaires auxquelles s'ajoutent des contraintes d'ordres techniques et qui imposent aux acteurs de faire des choix guidés par l'ambition environnementale mais aussi par le réalisme économique.

La qualité de service a également concentré un grand nombre d'échanges avec une certitude partagée par tous : l'utilisateur doit être placé au cœur de la problématique transport. Toute l'équation réside en une convergence entre le service attendu par le voyageur, celui voulu par l'autorité organisatrice de transport, et la performance apportée par l'opérateur.

Dans un contexte de multiplication des pics de pollution au sein des grandes villes, ce tour de France a permis de mettre en exergue les problématiques liées aux enjeux de santé publique de plus en plus grandissants : amélioration de la qualité de l'air, diminution de la pollution sonore, lutte contre la sédentarité... Plus d'un habitant sur deux (60%) est aujourd'hui exposé à une qualité de l'air dégradée, et en particulier à une pollution aux particules qui serait, en France, à l'origine d'environ 42 000 décès prématurés par an. Les différentes interventions se sont accordées sur l'idée qu'une telle exposition nécessite une réponse forte et adaptée qui passe inexorablement par le développement d'une culture mobilité durable et un usage plus important des transports en commun.

Ces six réunions publiques régionales étaient également là pour réinventer le monde des transports et la participation d'acteurs, à l'image des start-ups, est venue l'attester. Les nouvelles technologies qui amènent de nouveaux usages ouvrent des perspectives nouvelles pour le secteur et ce tour de France a été l'occasion d'exprimer les réflexions qui sont menées actuellement sur le sujet.

Les contributions proposées dans le cadre de la consultation en ligne et des réunions régionales ont alimenté la rédaction d'un document commun révélé le 7 mars 2017 à Paris. À cette occasion, toutes les parties prenantes se sont exprimées lors de la publication de ce document qui présente un double objectif : sensibiliser les candidats à l'élection présidentielle au domaine du transport public et de la mobilité durable tout en proposant simultanément un programme de travail pour le futur exécutif.

Accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de la réforme du stationnement

APRÈS deux années dédiées à la construction de l'architecture législative puis réglementaire de la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie, nos travaux au cours de l'année 2016 ont été consacrés à l'accompagnement des collectivités dans la mise en œuvre opérationnelle de cette loi.

Avec l'appui de la mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement (MIDS), mais aussi en lien avec d'autres associations d'élus comme l'Association des maires de France (AMF), l'Assemblée des communautés de France (AdCF), et France urbaine, le GART a profité de l'année 2016 pour aller à la rencontre des élus et techniciens locaux et expliquer les tenants et les aboutissants de cette réforme.

Ainsi, entre juin et novembre 2016, sept demi-journées d'information ont été organisées à Marseille, Toulouse, Metz, Annecy, Lille, Rennes et Montpellier, et ont réuni des centaines de représentants de collectivités locales.

Le GART est également intervenu lors de séminaires dédiés, organisés par exemple par la revue *Technicités* ou par l'AdCF, ou, sur leur demande, auprès de certains de nos adhérents lors de réunions bilatérales avec les élus et techniciens des communes concernées (Angoulême, Valence, Romans, Laval...).

Malgré l'imminence de l'entrée en vigueur de la réforme, ces événements ont permis de noter que certaines collectivités, notamment dans les petites communes et dans les villes moyennes, ne s'étaient pas encore véritablement saisies de ce dossier.

Il était donc important de faire passer le message que chacune des 840 communes disposant de stationnement payant devait se préparer à la mise en œuvre du nouveau dispositif pour le 1^{er} janvier 2018. En effet, en l'absence d'un dispositif achevé et conforme aux nouvelles dispositions juridiques, les collectivités n'auront d'autre choix à cette date que de rétablir la gratuité du stationnement en le réglementant (avec disque) ou non. Il est à noter que, dans ce cas, un retour ultérieur à un régime payant risque d'être compromis par la difficulté d'instaurer une obligation de paiement après avoir mis en place une période transitoire gratuite.

Ces rencontres ont également permis de rappeler que les travaux autour de la mise en œuvre de cette réforme ne pouvaient s'exonérer d'une réflexion globale sur la stratégie en matière de stationnement menée à l'échelle de la commune, et, plus largement, du bassin de vie intercommunal. Il s'agit, à cette occasion, de rappeler que la réglementation du stationnement est parfaitement légitime, notamment dans le but de permettre un partage équitable de l'espace public. En effet, le stationnement payant constituant l'outil le plus efficace pour assurer la rotation des places de stationnement et donc l'amélioration de l'accessibilité dans les centres-villes.

Cette approche a constitué le squelette de la publication intitulée *La réforme du stationnement, une solution pour l'attractivité de nos centres-villes* et destinée à aider les élus locaux à réaliser l'indispensable travail de pédagogie autour de cette réforme auprès de leurs administrés. Diffusé à de

très nombreux exemplaires, ce document permet de rappeler qu'étant donnée la sophistication réglementaire et juridique de la loi, il serait contre-productif de focaliser la communication locale sur la seule explication technique des changements apportés par le nouveau dispositif.

Les travaux semblent en effet davantage devoir s'orienter vers la promotion de messages forts : quels sont les objectifs d'une politique de stationnement ? Comment celle-ci s'inscrit dans le cadre d'une politique de mobilité plus globale ? Comment les nouveaux tarifs et les nouvelles modalités d'organisation de la surveillance vont permettre d'améliorer le fonctionnement du stationnement payant ?

2016 a également été l'occasion pour de nombreuses communes de poser les premiers jalons de la politique de stationnement qu'elles entendent mettre en place en 2018. Ainsi, certaines se sont positionnées pour valider le principe de l'externalisation de la mission de surveillance ou même pour certaines villes, comme Metz, pour valider le choix du délégataire retenu pour la mise en œuvre de la réforme. D'autres collectivités, notamment celles envisageant de conserver en régie l'organisation de la surveillance du stationnement, ont opté pour un calendrier différent les acheminant vers une délibération globale sur l'ensemble de leur futur dispositif à la mi-2017.

ZCR, Crit'Air et décret faibles émissions, au programme de la loi de transition énergétique

CRÉÉ par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), le dispositif des zones à circulation restreinte (ZCR) permet aux maires ou aux présidents d'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre (en cas de transfert des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement) d'instituer une zone où la circulation automobile peut être limitée à la circulation des véhicules les moins polluants. Cet outil est destiné à contribuer à la lutte contre la pollution atmosphérique locale et s'applique aux agglomérations et aux zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (agglomérations de plus de 250 000 habitants ou zones où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées).

Dans le cadre de l'élaboration du décret d'application de ces dispositions législatives, le GART a exposé à la ministre de l'Environnement sa position, consistant à rappeler que les transports collectifs et les zones à circulation restreinte sont deux outils complémentaires pour réduire les émissions de polluants atmosphériques. L'acceptabilité d'une zone à circulation restreinte est largement conditionnée par l'existence d'une offre de déplacement performante alternative à la voiture individuelle au sein de la zone, dont les transports collectifs constituent le pilier. De plus, nous avons souhaité affirmer que les dispositions réglementaires devaient prendre en compte non seulement les émissions d'un véhicule, mais aussi son usage. Aussi, il semblait pertinent de permettre aux collectivités d'ouvrir la possibilité de donner un accès aux zones à circulation restreinte à tous les véhicules en cours d'utilisation de covoiturage, que ces véhicules soient classés ou non dans la nouvelle nomenclature des véhicules basée sur leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

À ce titre, le GART a obtenu gain de cause puisque le décret adopté le 28 juin 2016, tout en fixant un cadre national, laisse une large part aux dérogations locales.

Par ailleurs, pour mettre concrètement en œuvre le principe de restriction de circulation, un arrêté devait être pris, établissant un classement des véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. Le GART s'est fortement positionné pour que cet arrêté comporte six classes, et non quatre comme initialement prévu. Il en allait en effet de la crédibilité de la mesure, étant entendu qu'une classification en quatre classes impliquerait des risques sociaux et politiques de nature à entraîner un refus des collectivités de mettre en œuvre ce nouvel outil, ce qui n'était pas souhaitable. Une catégorisation en six classes permet au contraire de mettre en place des mesures de restriction de circulation graduées dans l'espace et dans le temps, à même de s'adapter au mieux aux spécificités locales. L'arrêté signé et publié le 21 juin 2016 a repris cette proposition et instauré les six classes de certificats de qualité de l'air dits « Crit'Air ».

Enfin, le GART s'est félicité de la parution au Journal officiel du décret de mise en œuvre de l'article 37 de la loi concernant la transition énergétique pour les flottes d'autobus et d'autocars. Cette publication est venue concrétiser le travail de concertation mené avec les adhérents de l'association, les services de l'État ainsi que l'ensemble des parties prenantes. Une étape que le GART juge cruciale dans un contexte où le développement des véhicules à faibles émissions est un enjeu qui s'inscrit complètement dans les politiques locales de report modal. Si le GART n'a pas pu obtenir un texte technologiquement neutre qui aurait été le gage d'une transition énergétique réaliste et efficace, les élus de l'association sont satisfaits de la possibilité, pour les transports interurbains, de continuer à investir dans des autocars conformes à la norme Euro 6.

Concernant les flottes de transports urbains, le GART a obtenu l'élargissement du nombre des technologies de motorisations considérées comme à faibles émissions ainsi que la hausse du seuil d'application pour une agglomération, qui passe de 100 000 habitants à plus de 250 000 habitants.

Le GART a également vu une autre de ses demandes prise en compte. Dorénavant, les préfets devront considérer l'avis des autorités organisatrices de la mobilité concernées, avant la mise en place d'une zone à plus forte contrainte au niveau des émissions des bus, dans les villes situées dans les périmètres des plans de protection de l'atmosphère.



Faits marquants



20 janvier

Le GART exprime ses vœux pour l'année 2016

EN présence de Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, le président du GART a tracé les perspectives de l'association et a formulé quelques espérances pour cette nouvelle année. Devant plus de 200 invités, Louis Nègre a également tenu à rappeler que l'action du GART en particulier et du secteur des transports en général doit reposer sur un objectif simple : *«faire en sorte que le droit au transport et à une meilleure qualité de service deviennent chaque jour, un peu plus, une réalité pour nos concitoyens qui nous honorent de leur confiance et qui constituent notre préoccupation majeure.»*

4 & 5 février

Une délégation du GART en visite de travail en Autriche et en Suisse

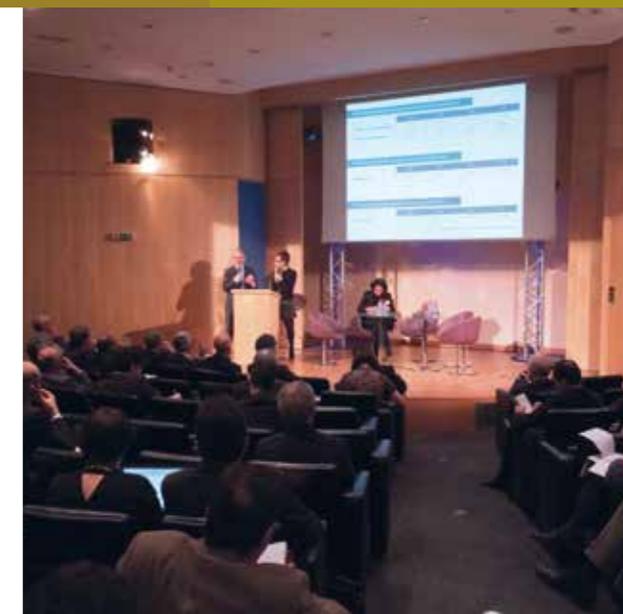
CONVIE à une mission d'études sur les gares européennes organisée par Gares & Connexions, le GART a été à la rencontre des équipes des chemins de fer autrichiens (ÖBB) et suisses (SBB CFF FFS) durant ces deux jours. L'occasion d'échanger sur leurs modèles respectifs de gestion des gares.



9 mars

La gestion du stationnement payant sur voirie en Europe. Quels enseignements pour la France ?

ABORDER les conditions de mise en œuvre de la réforme du stationnement dans six pays européens (Espagne, Portugal, Italie, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni), tel a été l'objectif du colloque européen organisé à Paris par le GART et la Fédération nationale des métiers du stationnement (FNMS). Tous les pays représentés lors de cette manifestation ont été unanimes sur une meilleure efficacité du système avec une gestion décentralisée et un cadre non pénal du stationnement payant sur voirie. Durant ce même événement, le GART et Station, société de conseil dédié au stationnement, ont rendu publique leur étude conjointe intitulée *La gestion du stationnement payant sur voirie en Europe. Quels enseignements pour la France ?* qui donne aux collectivités locales françaises, une lecture des bonnes pratiques européennes et des écueils à éviter en matière de stationnement payant sur voirie.



**4 avril
& 7 novembre**

Le GART planche sur les enjeux prospectifs de la mobilité

DEUX réunions du Conseil d'orientation ont été organisées durant l'année. À cette occasion, ses membres ont débattu de sujets d'actualité tels que le cadre réglementaire renouvelé des artisans-taxis et des voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) et les nouvelles problématiques qui se posent pour les autorités organisatrices de la mobilité. L'instance s'est également exprimée sur le projet de plan stratégique du GART à l'horizon 2021 et a émis des pistes d'action dans la perspective de l'Assemblée générale du GART de novembre 2016. Ont également été débattu lors de ces deux réunions, la démarche ainsi que les propositions avancées dans le cadre des États généraux de la mobilité durable.



27 mai

Le GART rencontre la mission IGAS-CGEDD en charge de la compensation VT

DANS le cadre de son groupe de travail sur le versement transport, le GART a invité l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) à présenter l'avancée de leurs travaux sur les modalités de mise en œuvre de la compensation versement transport suite au relèvement du seuil de plus de 9 à au moins 11 salariés. Ces échanges ont mis en avant la nécessité d'améliorer les relations entre les organismes de recouvrement et les AOM. L'opportunité d'un renforcement du pilotage interministériel du versement transport et de sa compensation a également été abordée.

44
45

Faits
marquants

28 avril

Les directeurs transport se réunissent à Dijon

LE GART a organisé à Dijon sa troisième réunion décentralisée des directeurs transport, la première en dehors de la région Rhône-Alpes-Auvergne. Une dizaine d'autorités organisatrices ont répondu présentes à l'invitation du GART et se sont retrouvées au siège de la région Bourgogne-Franche Comté pour échanger avec l'équipe permanente. De nombreux sujets ont été abordés dont les impacts de la loi NOTRe, l'état d'avancement des décrets Transition énergétique ainsi qu'un point d'étape sur la mise en place de la réforme du stationnement.



6 juin

5 arguments clés pour comprendre la réforme du stationnement

DESTINÉ à éclairer les décideurs politiques des collectivités territoriales, ce dépliant contient également une illustration graphique du fonctionnement du nouveau dispositif ainsi qu'un planning indicatif de mise en œuvre de la réforme d'ici au 1^{er} janvier 2018.



12 septembre



Une nouvelle édition du Code de la rue dans le code de la route

DANS le cadre de la semaine européenne de la mobilité (16 au 22 septembre 2016), le GART et Rue de l'Avenir ont réédité la brochure *Le Code de la rue dans le code de la route* dans une version réactualisée. Au programme, l'intégration des mesures du décret du 2 juillet 2015 relatif au plan d'action pour les mobilités actives (PAMA). Complémentaire d'une politique ambitieuse pour les transports publics, la démarche de cet ouvrage est globale : repenser la ville en termes de qualité de vie.

17 octobre

Remise du rapport sur la généralisation de l'ouverture des données publiques dans les collectivités locales

EN juillet dernier, Axelle Lemaire, secrétaire d'État chargée du Numérique et de l'Innovation, et Estelle Grelier, secrétaire d'État en charge des Collectivités locales, avaient mandaté Bertrand Serp, président d'Opendata France, pour une mission d'expertise relative à la préparation de l'ouverture des données publiques des collectivités locales. Le fruit de ce travail s'est concrétisé par la remise d'un rapport intitulé *Les dispositifs d'accompagnement des collectivités locales à l'ouverture des données publiques* en octobre 2016.



Paris, capitale européenne du transport public

RENDEZ-VOUS incontournable des acteurs du transport public et de la mobilité durable en Europe, le Salon européen de la mobilité a réuni près de 10 000 personnes à la Porte de Versailles (Paris). La dimension politique et l'envergure stratégique de cette septième édition s'est accrue avec la création d'un congrès européen et d'une journée ferroviaire franco-allemande. Véritable carrefour de la culture européenne de la mobilité durable, le Salon a été la vitrine des savoir-faire et des innovations de la filière en Europe pour les transports ferroviaires, les transports routiers, les mobilités actives et les services aux voyageurs. Cette année, le GART et l'UTP, associés au GIE Objectif transport public, ont proposé un programme encore plus riche, au cœur d'un salon qui a rassemblé 250 exposants venus de toute l'Europe. Les journées du 14 et 15 juin, consacrées au congrès du GART et de l'UTP, ont fait le point sur les menaces pesant sur la viabilité économique du transport public et sur les nouveaux besoins de la société auxquels il doit faire face. La séance d'ouverture a porté sur la contribution des transports publics à la lutte contre le changement climatique. Une dizaine d'ateliers techniques et interactifs ont traité de la politique européenne, de la sûreté et de la lutte contre la fraude, de la loi NOTRe, des femmes voyageurs, salariés et dirigeantes, de la transition énergétique, des mobilités 3.0 et des nouvelles relations contractuelles entre autorités organisatrices et opérateurs. La séance de clôture du congrès a, quant à elle, questionné le modèle économique du secteur après 2017.

14, 15 & 16 juin

46
47

Faits
marquants

Le téléphérique urbain prend son envol

TROP longtemps associé à la montagne et au tourisme, le transport par câble constitue en réalité un nouveau maillon de la chaîne de mobilité urbaine, à même de compléter des réseaux de transports existants et améliorer leurs interconnexions. Ces dernières années, le GART n'a eu de cesse de réaffirmer la pertinence de ce mode de transport dans la chaîne de déplacement urbain. Promu par la loi Grenelle I et soutenu dans le cadre du troisième appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable », le transport par câble est entré dans une nouvelle ère avec la multiplication des projets à l'échelle nationale. Premier téléphérique urbain de France, le téléphérique brestois a été mis en service le 19 novembre 2016 en présence de la ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. Les autres projets en cours d'élaboration à travers la France métropolitaine et d'Outre-mer (Toulouse, Val-de-Marne, Roissy en France, La Réunion) pourront s'appuyer sur l'expérience de Brest pour la mise en service de leur téléphérique urbain respectif. Après avoir porté l'évolution des textes de loi et des textes techniques dans ce domaine, le GART réalise le retour d'expérience de Brest auprès des collectivités souhaitant la mise en place d'un téléphérique et accompagne ces dernières dans la réalisation de leur futurs projets par le biais de son groupe de travail Transport par câble.

19 novembre



Journée d'étude stationnement « Serez-vous prêt pour le 1^{er} janvier 2018 ? »

AVEC le soutien du GART, Techni.Cités organisait en novembre dernier une journée d'échanges réunissant experts et territoriaux pour aider à se saisir de la réforme, s'y préparer techniquement et adapter sa politique de stationnement.

22 novembre



48
49

Faits
marquants



Les directeurs transport se réunissent à Clermont-Ferrand

DANS les locaux du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise, une dizaine d'autorités organisatrices de transport venant de la région Auvergne-Rhône-Alpes et des régions limitrophes étaient présentes pour discuter des sujets du moment. Après un point sur l'actualité du GART (nouveau site Internet, États généraux de la mobilité durable, réflexion sur la stratégie du GART à horizon 2025), un point a été fait sur la tarification sociale et solidaire, complété par une présentation par le SMTC de Clermont-Ferrand de leur politique mise en place dans ce domaine. Enfin, un état de l'art concernant le décret sur la transition énergétique et des conséquences pour les autorités organisatrices a été réalisé avant que la journée ne se termine par une visite des installations de l'exploitant T2C, et notamment des ateliers de maintenance des tramways sur pneus.

24 novembre

29 novembre

Le GART organise son Assemblée générale

EN marge des traditionnels, rapport moral du président et rapport financier du trésorier, un nouvel élu a été coopté au sein du Conseil d'administration du GART, en la personne de Jean-Pierre Serrus, vice-président mobilité, déplacement, transports de la métropole d'Aix-Marseille-Provence. La matinée s'est poursuivie avec l'approbation du plan stratégique 2025 du GART par les membres de l'Assemblée générale. Un déjeuner était organisé afin de rassembler les élus du Conseil d'administration, les partenaires industriels et institutionnels ainsi que l'équipe permanente pour célébrer les 35 ans d'existence de l'association. La journée a ensuite été rythmée par un débat autour d'un sujet stratégique : « Repenser le GART pour mieux accompagner les mobilités de demain ». Gérard Feldzer, expert en mobilités, a livré son regard sur l'évolution de la mobilité et donné pour l'occasion, son point de vue sur le rôle du GART dans les dix années à venir.



7 décembre

Réunion de travail entre le GART et la BEI

DANS le cadre de sa commission Financement et Tarification, le GART a convié la Banque européenne d'investissement (BEI) à présenter son action en faveur des collectivités dans le domaine des transports : plan Juncker, *Clean transport facility...* L'occasion pour la BEI d'identifier les besoins et les attentes des autorités organisatrices de transport pour les accompagner dans leur transition énergétique. Cette dernière souhaite, en effet, mieux cerner les besoins d'emprunts du secteur, et développer des solutions de financement adaptées pour soutenir le transport propre.

52
53

Faits
marquants

14 décembre

Le GART se félicite des annonces du ministre de l'Environnement en matière de lutte contre la pollution de l'air

LE GART s'est félicité des annonces visant à inciter encore plus à la transition énergétique et à donner aux collectivités territoriales, les possibilités de réguler le trafic automobile urbain en fonction des performances des véhicules, que ce soit des voitures particulières, utilitaires ou des poids-lourds. En particulier, le remplacement de la circulation alternée, peu efficace, par l'obligation d'équiper des véhicules en certificats de qualité de l'air, permettra de rendre la possibilité de créer des zones à circulation restreinte efficace. Par ailleurs, le GART s'est félicité que les motorisations fonctionnant au gaz naturel soient considérées à faibles émissions comme cela est demandé depuis longtemps par les élus de l'association.

Le GART remercie l'ensemble des collaborateurs ayant participé à la réalisation du rapport annuel 2016.

Sous la direction de :

Guy LE BRAS, directeur général du GART

Suivi de publication :

Mouloud HOUACINE, responsable de la communication externe du GART

Crédits photographiques :

Couverture : Brest Métropole ;
p. 4 : Schneider-Saada ;
p. 6-7 : Thierry Clarté ;
p. 8-9 : Bruno Mazodier ; Anna Bryukhanova-Istock-Getty images ; Besançon Mobilités ;
p. 10 : Bruno Mazodier ;
p. 12 : Jérôme Dorkel-Strasbourg Eurométropole ;
p. 16-17 : Schneider-Saada ; ville Angers-Th. Bonnet ; piola666 - iStockphoto.com ; Alija - iStockphoto.com ;
p. 18-19-20-21-22-23 : Pascal Robin ; Patrick Garçon-Nantes Métropole ; Département Gironde-Roberto Giostra ; Alain Bachellier ; Languedoc Roussillon Midi Pyrénées ; Éric Soudan-Alpaca ; Emmanuel Pain-Région-Bretagne ; Erik Levilly-Ville du Havre ; Augustin Detienne ; Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté-Michel Joly ; SMTC ; Isabelle Morisseau ; Mairie de Villeneuve-lès-Avignon ; David Girard ; Claude Almodovar ; William Hamon.
p. 24-25 : Augustin Detienne ;
p. 26 : S. Budon ;
p. 30-31 : Métropole Rouen Normandie ; Roberto Giangrande ; Schneider-Saada ; mbbirdy ;
p. 32-33 : Bim - iStockphoto.com ; Schneider-Saada ;
p. 38-39 : Augustin Detienne ; petekarici - iStockphoto.com ;
p. 40-41 : Bombardier-C.Recoura ; S.Budon ; SMTC-Optymo ; praetorianphoto ;
p. 42 : Augustin Detienne ;
p. 44 : Ville de Dijon ;
p. 46 : Bruno Mazodier ;
p. 47 : Idprod-Fotolia ;
p. 48 : Brest Métropole ;
p. 53 : Schneider-Saada ;
p. 54 : serts - iStockphoto.com.

Conception graphique :

hyperbold

Date de publication :

Mai 2017

L'édition 2016 du rapport annuel est disponible sur notre site Internet www.gart.org



Sort
3 bd



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

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

 @GART_officiel