



Rapport annuel 2017

# La mobilité en débat





La mobilité  
en débat

# Sommaire

## Rencontres

p. 10

Entretien avec Louis NÈGRE..... p. 12

Entretien avec Roland RIES..... p. 14

## Ressources

p. 18

Le Conseil d'administration..... p. 20

L'équipe permanente ..... p. 26

Le Conseil scientifique ..... p. 28

Le Club des partenaires..... p. 29

Les éditions..... p. 30

## Positions

p. 34

Des États généraux de la mobilité durable aux Assises nationales de la mobilité ..... p. 36

L'enjeu majeur de la desserte des territoires peu denses pour les AOT..... p. 38

TVA dans les transports publics : le GART attentif à deux positions de l'administration fiscale ..... p. 40

Dernière ligne droite pour la réforme du stationnement ..... p. 42

Quelle(s) stratégie(s) d'acquisition entreprendre pour les flottes de bus et de cars ?..... p. 44

## Journal de bord

p. 48

Panorama des événements de l'année 2017.

L'association  
où communautés,  
départements  
et régions partagent  
une conscience  
éclairée de la mobilité

# Grouperement

Fort de la diversité des territoires qu'il représente et des différentes sensibilités politiques qui le composent, le GART agit quotidiennement en faveur du transport public et des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Depuis sa création en 1980, son action en faveur de la mobilité durable et la défense des intérêts des autorités organisatrices de transport n'ont cessé de faire de l'association, un acteur reconnu et écouté de la mobilité en France. Constitué d'une équipe d'élus et de permanents pour mener à bien ses missions, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, plus de 210 autorités organisatrices de transport : autorités organisatrices de la mobilité, départements et régions.



# Rencontres

## Entretien avec Louis NÈGRE

Président du GART,  
Maire de Cagnes-sur-Mer

### La restitution des États généraux de la mobilité durable s'est tenue le 7 mars 2017 à Paris. Que retient le GART de cette initiative ?

Les États généraux de la mobilité durable ont représenté l'une des actions majeures développées au cours de l'année écoulée. Pour que la voix du secteur de la mobilité durable porte pendant les campagnes présidentielle et législative, avec l'UTP, nous avons pris l'initiative de lancer ces États généraux afin de faire remonter les attentes des parties prenantes. Cette action majeure a été le fruit d'une démarche commune puisque la FNAUT, la FNTV, Régions de France et TDIE ont été, aux côtés du GART et de l'UTP, les partenaires de cet ambitieux projet. Au terme de riches débats menés en régions et d'un long travail de synthèse, nous avons publié 70 propositions pour la mobilité de tous les Français. Cette publication a remporté un grand succès et plusieurs candidats à l'élection présidentielle se sont positionnés sur nos thématiques. Nous en avons discuté avec la Ministre chargée des Transports lors de notre rencontre en juillet 2017 et nous avons convenu que tous les partenaires de cette démarche seraient associés aux Assises nationales de la mobilité.

**L'année 2017 a également été rythmée par les Rencontres nationales du transport public. Qu'avez-vous pensé de cette édition marseillaise ?**



« Les États généraux de la mobilité durable ont représenté l'une des actions majeures développées au cours de l'année écoulée. »

Ce fut pour moi un immense plaisir que les 26<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public soient accueillies par la métropole d'Aix-Marseille-Provence et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, toutes deux chères à mon cœur. Le monde des transports et de la mobilité durable a été très heureux de venir à Marseille et ceci, d'autant plus, que la collectivité s'est lancée dans cette grande aventure de la métropole qui porte, avec la création de l'AOT unique, un projet innovant en matière

de mobilités. Cette édition 2017 s'est déroulée au moment même du lancement des Assises nationales de la mobilité. Le GART n'a pu que se féliciter de cet environnement, riche en événements et propice à la concertation ainsi qu'au débat d'idées. Les thématiques abordées dans le cadre de ces Rencontres et sur lesquelles nous avons pu étayer nos positions restent toujours d'actualité. Les réflexions se poursuivront lors de prochains événements attendus

du secteur et je pense notamment au Salon européen de la mobilité qui se tiendra à Paris en juin 2018.

### 2017 a été importante pour les Outre-Mer, à qui des Assises ont été consacrées. Quelle est la place des Outre-Mer au sein de l'association ?

Essentielle car, au travers de la commission des Outre-mer du GART, elle affirme la nécessité d'échanges entre des collectivités aux contextes très différents, mais qui partagent toutes les mêmes attentes concernant la mise en œuvre de politiques de mobilité durable. Permettez-moi de saluer le remarquable travail réalisé par Jacques Bangou, Vice-Président de la communauté d'agglomération Cap Excellence, et Maire de Pointe-à-Pitre. Pendant son mandat de Président de la commission des Outre-Mer, Jacques Bangou a été à l'origine de la rédaction d'un Mémoire sur les transports et la mobilité en Outre-Mer. C'est d'autant plus remarquable qu'aucun texte n'avait, jusqu'à présent, été rédigé sur ce sujet en France. Mohamed Moindjié, Vice-Président chargé des transports au sein de la communauté d'agglomération Dembeni-Mamoudzou et actuel Président de cette commission, aura à cœur de poursuivre cet élan, et pourra, je le sais, compter sur l'ensemble des membres de cette commission très active.

### La réforme du stationnement payant sur voirie est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Quel premier bilan peut-on en tirer ?

Cette évocation me permet un arrêt sur image à propos de cette réforme fondamentale pour faire revivre nos centres-villes et pour la santé publique. Quand nous avons lancé l'idée de cette réforme, nonobstant son adoption réussie dans une demi-douzaine de pays européens, tout le

monde prédisait que nous courrions à l'échec. Cet échec était d'ailleurs probable tant la pression des opposants était puissante. Avec l'aide des associations d'élus mais également de quelques parlementaires motivés et, *in fine*, un soutien sans faille du gouvernement incarné par le Préfet Rouvé, délégué interministériel à la décentralisation du stationnement, nous y sommes arrivés. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier, le nouveau dispositif est à l'œuvre. Et si j'en crois les premiers chiffres qui remontent du terrain, il faut se féliciter du civisme de nos concitoyens sur le plan national. Bien entendu, il nous faudra attendre encore quelques mois pour confirmer le succès mais, aujourd'hui, nous voyons les signaux positifs se multiplier.

### Face aux évolutions institutionnelles de ces dernières années, le GART a engagé une réflexion stratégique qui s'est concrétisée par un nouveau plan d'orientation. Pouvez-vous nous en détailler la teneur ?

C'est peu de dire que la mise en œuvre de la réforme territoriale, introduite par la loi NOTRe, a eu des conséquences importantes sur notre secteur et très directes sur le GART. Nous avons pris acte de la réorganisation des compétences entre ces deux acteurs majeurs que sont les agglomérations et les régions. Néanmoins, sur certaines questions telles que le transport des élèves handicapés, les infrastructures routières ou les aires de covoiturage, les départements gardent une compétence et ces collectivités restent donc intéressées par les mobilités. C'est la raison pour laquelle l'association compte encore 26 départements adhérents que je remercie de leur confiance et ce au moment où le gouvernement demande de nouveaux efforts financiers aux collectivités !

C'est une marque de reconnaissance que j'apprécie tout particulièrement. Par ailleurs, afin de répondre aux nombreux défis de la mobilité durable et tenir compte des évolutions institutionnelles introduites par les lois MAPTAM et NOTRe, nous avons mis en œuvre un nouveau plan stratégique. Ce plan est le résultat d'une enquête de satisfaction menée par l'équipe du GART auprès de nos adhérents et d'un travail de réflexion mené par cette même équipe et un groupe d'élus. De ce travail, six thématiques ont été définies. La gouvernance, le numérique, la transition énergétique, le financement, la ville dense, le périurbain et les villes moyennes. À ce titre, il est intéressant de constater que ces thématiques correspondent presque exactement à celles qui ont été identifiées comme prioritaires lors des Assises nationales de la mobilité et qui structureront la future loi d'Orientation sur les mobilités. Cela vient confirmer les bonnes intuitions de notre association. Pour approfondir la réflexion sur ce sujet, il est possible de caractériser ces mutations attendues par quelques mots clés. L'électrification, l'automatisation et la digitalisation. Il est donc important, à mon sens, que les élus responsables de transport intègrent ces axes prospectifs qui préfigurent la mobilité de demain. Dans cette époque de profonds bouleversements dans notre domaine, le GART est toujours en veille et suit attentivement tous les sujets qui peuvent connaître des développements importants pour nos territoires ou nos institutions !

## Entretien avec Roland RIES

1<sup>er</sup> vice-président du GART,  
Maire de Strasbourg

### Le versement transport représente une ressource essentielle pour les autorités organisatrices urbaines. Que retenir-vous des actions du GART sur cette question en 2017 ?

Sur le versement transport en général et sa défense continue par le GART, les développements sont nombreux. Ainsi, je souhaite revenir sur les travaux de notre groupe de travail consacré au versement transport et qui rassemble beaucoup de représentants d'autorités organisatrices. Son action permet de faire avancer très positivement les bonnes pratiques dans ce domaine. J'en veux pour preuve notre participation, aux côtés de plusieurs AOM membres de ce groupe de travail, à une mission mise en place par l'ACOSS et dont l'objectif est d'améliorer la qualité de service que les URSSAF apportent aux collectivités. Les différentes réunions de travail entre ce panel d'AOM, le GART, et les services de l'ACOSS et des URSSAF, nous ont permis de réaffirmer la nécessité d'une coopération efficiente entre toutes les parties prenantes ainsi que l'importance que notre association et ses membres accordent à la bonne utilisation des frais de gestion que versent chaque année les autorités organisatrices aux organismes de recouvrement. J'espère que cette mission aboutira à améliorer le traitement du versement transport effectué par les organismes de recouvrement,

ce qui est primordial pour la bonne utilisation de cette ressource par les autorités organisatrices et pour la qualité des transports publics.

### Le GART a organisé une conférence-débat sur le thème du financement de la transition énergétique en septembre 2017. Une initiative qui vient témoigner de l'importance du sujet pour les collectivités ?

C'est un enjeu majeur. La transition énergétique est vitale pour la planète et sa dimension financière en est une composante essentielle. C'est la raison pour laquelle nous avons participé à plusieurs démarches dans ce domaine. La table ronde, organisée en septembre 2017, va dans ce sens mais notre action ne s'est pas résumée à cet unique événement. En parallèle, nous avons signé l'initiative pour le déploiement des bus propres (*Clean bus deployment initiative*), portée par la Commission européenne. Dans nos propositions des États généraux de la mobilité durable, nous avons également demandé au gouvernement de soutenir financièrement l'acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions. Enfin, pour étendre notre action et sensibiliser un nombre d'acteurs toujours plus important, nous avons travaillé avec la Centrale d'achat du transport public sur les possibilités de mobiliser les constructeurs.

« Le GART a acquis une notoriété qui le rend incontournable, tant auprès du gouvernement que des services de l'État. »



### Les ateliers Jules Verne vont être lancés en 2018. Pouvez-vous nous en détailler l'objectif ?

Il est très important de poursuivre l'échange de bonnes pratiques avec nos adhérents car ces actions intéressent tant les élus que les techniciens. C'est la raison pour laquelle ont été créés les ateliers Jules Verne. Ces ateliers ont pour objectif de promouvoir les initiatives prises par les autorités organisatrices de transport en matière de mobilités et de valoriser, dans le même temps, la filière industrielle française, en s'appuyant sur les entreprises membres de notre Club des partenaires. Les participants disposent ainsi de nouvelles pistes de réflexion leur permettant de mettre en place des solutions innovantes au service des voyageurs.

### À l'aube des futures orientations structurelles du secteur, quels sont les axes d'optimisation à privilégier pour renforcer le rôle incontournable du GART en matière de mobilité durable ?

La feuille de route qui avait été fixée collégialement en 2011 s'avère toujours pertinente. En ma qualité de président de l'association à l'époque, trois axes fondamentaux avaient ainsi été définis : l'expertise, l'échange d'expérience et l'influence. Le renforcement de notre expertise et le développement des échanges d'expériences ne font pas débat dans la mesure où ces actions sont plébiscitées par nos adhérents. Pour ce qui est de notre influence, le GART a acquis une notoriété qui le rend incontournable, tant auprès du gouvernement que des services de l'État. Nos échanges réguliers, notamment avec les équipes du Premier ministre

et de la Ministre chargée des Transports, viennent attester de cette dynamique. Cependant, les mutualisations au niveau des autres associations d'élus du GIE Joubert doivent être développées pour en accroître encore davantage la portée. Défendre un dossier collectivement ne peut qu'accroître sa légitimité. Par ailleurs, le GART se doit d'être à la pointe de l'innovation et, sur ce sujet, nous avons sollicité notre Conseil scientifique. Cette instance considère que la mobilité va très fortement évoluer dans les quelques années qui viennent et souhaite, à ce titre, que le GART réalise un travail de prospective qui rende compte des mutations profondes actuelles.

# Notre Action en 2017

5

réunions des directeurs  
Transport organisées  
(Besançon, Bordeaux,  
Paris, Poitiers, Valence)

+ de  
370

questions juridiques  
traitées

8

publications  
éditées

+ de  
3000

questions  
économiques et fiscales  
traitées

24

commissions et groupes  
de travail réunissant élus  
et techniciens adhérents

23

newsletters publiées

# Ressources



# Le Conseil d'administration

Au 31 janvier 2018

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

## Autorités organisatrices de la mobilité de moins de 100 000 habitants



**Jean-Marie ALBOUY-GUIDICELLI**

Président  
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS  
COLLECTIFS DE MONTEREAU ET ENVIRONS



**Corinne CASANOVA**

Vice-présidente chargée des transports,  
des mobilités alternatives  
et de la transition énergétique  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
DU LAC DU BOURGET  
Vice-présidente du GART déléguée  
Qualité de service



**Josiane BEAUD**

Vice-présidente chargée  
de la multimodalité,  
des transports, des déplacements  
et du schéma de déplacements  
GRAND CHAMBÉRY



**Daniel BELLEGARDE**

Vice-président en charge des transports  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
DU GRAND AVIGNON

**Valérie LACROUTE**

Conseillère communautaire  
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE  
TRANSPORTS DU SUD SEINE ET MARNE  
Vice-présidente du GART



**Mohamed MOINDJIÉ**

Vice-président chargé des transports  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
DEMBENI - MAMOUDZOU  
Vice-président du GART délégué  
Outre-mer



**Thierry FALCONNET**

Deuxième vice-président en charge  
du renouvellement urbain, des mobilités  
et du transport  
DIJON MÉTROPOLE



**Laurent GARCIA**

Conseiller communautaire  
MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



**Dominique GROS**

Premier vice-président  
METZ MÉTROPOLE



**Frédéric NEVEU**

Vice-président chargé de la mobilité  
et des transports  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
DE SAINTES  
Vice-président du GART  
délégué Nouvelles technologies



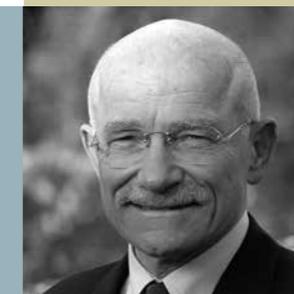
**Jean-Pierre ROUME**

Vice-président chargé des transports  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
DU BASSIN D'AURILLAC  
Vice-président du GART délégué  
Club des partenaires



**Anne GÉRARD**

Vice-présidente Mobilités  
COMMUNAUTÉ URBAINE  
DU GRAND POITIERS  
Vice-présidente du GART  
déléguée Intermodalité



**Serge BAFAU**

Vice-président délégué aux transports  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
DU CENTRE LITTORAL DE GUYANE



**Jacques BANGOU**

Premier vice-président délégué  
à la commission Habitat, Rénovation  
urbaine, Construction du tramway  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
CAP EXCELLENCE



**Ronan KERDRAON**

Premier vice-président  
en charge des transports et des modes  
de déplacements  
SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION  
Trésorier-adjoint du GART

**Florence LASSERRE-DAVID**

Membre  
SYNDICAT DES TRANSPORTS  
DE L'AGGLOMÉRATION PAYS BASQUE-ADOUR



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

**Charles-Éric LEMAIGNEN**

Conseiller communautaire  
ORLÉANS MÉTROPOLE  
Vice-président du GART  
délégué Financement et Tarification

**Jean-Jacques LUMEAU**

Premier vice-président  
en charge des transports  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
DE LA RÉGION NAZAIRIENNE  
ET DE L'ESTUAIRE

**Bertrand AFFILÉ**

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

**Jean-Jacques BERNARD**

Vice-président en charge des transports  
et des déplacements  
RENNES MÉTROPOLE  
Vice-président du GART  
délégué Stationnement

**Luc LEMONNIER**

Président  
COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION  
HAVRAISE

**Sébastien MARTIN**

Président  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
LE GRAND CHALON

**Francis GRASS**

Membre du bureau  
TISSÉO COLLECTIVITÉS  
Vice-président du GART  
délégué TCSP

**Fouziya BOUZERDA**

Présidente  
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS  
POUR LE RHÔNE ET L'AGGLOMÉRATION  
LYONNAISE  
Vice-présidente du GART

**François RAGE**

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

**Denis RAMBAUD**

Vice-président Transport et Mobilités  
MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION  
Vice-président du GART délégué  
Mobilités actives et Nouvelles mobilités

**Jean-Paul MARTINERIE**

Conseiller territorial  
VALLÉE SUD GRAND PARIS  
Trésorier du GART

**Yann MONGABURU**

Président  
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS  
EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION  
GRENObLOISE  
Vice-président du GART délégué  
Logistique du dernier kilomètre

**Jean-Luc RIGAUT**

Président  
GRAND ANNECY AGGLOMÉRATION  
Vice-président du GART délégué  
Gouvernance et Décentralisation

**Françoise ROSSIGNOL**

Vice-présidente  
en charge de la mobilité et des transports  
COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS  
Vice-présidente du GART  
déléguée International

**Louis NÈGRE**

Premier vice-président  
MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR  
Président du GART

**Jean-Pierre SERRUS**

Vice-président Mobilité, Déplacement,  
Transports  
MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE  
Vice-président du GART  
délégué Sécurité et Sûreté



## Régions

**Roland RIES**

Premier vice-président  
EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG  
Premier vice-président du GART

**Roch BRANCOUR**

Président de la commission  
Transports et Mobilité  
RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE

## Départements

**Stéphane BEAUDET**

Vice-président chargé des transports  
RÉGION ÎLE-DE-FRANCE  
Vice-président du GART délégué  
Île-de-France

**Fabienne COUAPPEL-SAURET**

Conseillère régionale déléguée aux  
transports, déplacements, intermodalité,  
monorail  
RÉGION RÉUNION

**Dominique BUSSEREAU**

Président  
DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME  
Deuxième vice-président du GART

**Pierre GARZON**

Vice-président en charge des transports  
et des déplacements  
DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE

**Jean-Luc GIBELIN**

Vice-président en charge des mobilités  
et infrastructures transports  
RÉGION OCCITANIE - PYRÉNÉES-  
MÉDITERRANÉE

**Gérard LAHELLEC**

Vice-président chargé des transports  
et des mobilités  
RÉGION BRETAGNE  
Vice-président du GART délégué  
Accessibilité

**Nicolas MÉARY**

Vice-président délégué aux mobilités  
DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE

**Christophe NAJDOVSKI**

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

**Christine MOEBS**

Présidente de la commission  
Infrastructures, Transports,  
Intermodalités, Mobilités  
RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

**Michel NEUGNOT**

Premier vice-président Transports,  
Déplacements, Intermodalités  
RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ  
Vice-président du GART

**Pierre SERNE**

Membre du conseil  
ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS  
Vice-président du GART  
délégué Transition énergétique

**Philippe TABAROT**

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

# L'équipe permanente

Au 31 janvier 2018



**Guy LE BRAS**  
Directeur général



**Romain CIPOLLA**  
Responsable du pôle mobilité durable



**Mouloud HOUACINE**  
Responsable communication externe



**Valérie QUIQNARD-CHARPENTIER**  
Responsable du pôle accueil et secrétariat & assistante du directeur général



**Karima CARBONNIER**  
Secrétaire polyvalente



**Florence DUJARDIN**  
Responsable du pôle observatoire des réseaux de transport, statistiques et analyse économique



**Benjamin MARCUS**  
Directeur des affaires juridiques et européennes



**Céline SABATIER**  
Adjointe du pôle observatoire des réseaux de transport, statistiques et analyse économique



**Nancy ARTHOZOUL**  
Juriste



**Dominique DREWNOWSKI**  
Responsable comptable & adjointe du secrétaire général



**Alexandre MAGNY**  
Secrétaire général



**Valérie RATHIER**  
Chargée de la communication interne, de l'événementiel et des partenaires



**Benoît CHAUVIN**  
Responsable du pôle technologie des transports & accessibilité



**Laurette GUÉNIN**  
Chargée de l'accueil



**Mounia MOUDJED**  
Chargée de mission auprès du directeur général



**Aurélie SENÉ**  
Chargée de mission web

## Le Conseil scientifique



**Bernard SOULAGE**  
Président du Conseil scientifique

Le Conseil d'orientation (ou CODOR) du GART contribue à la réflexion de l'association sur l'évolution des grands enjeux de la mobilité durable. Depuis sa création en 2011, ce Conseil a pour objet d'apporter un éclairage original au Conseil d'administration. Face à ce constat, il a été décidé d'en changer la dénomination. En effet, l'appellation « Conseil d'orientation » laissait supposer que le CODOR avait un rôle d'orientation et pesait ainsi sur les décisions des élus. Par ailleurs, le fait d'utiliser un acronyme supposait, à chaque fois que ce dernier était mentionné, d'en expliciter le sens. En conséquence, cet organe de réflexion du GART perd son acronyme et adopte dorénavant l'intitulé « Conseil scientifique ». Une appellation jugée plus claire et plus conforme à sa vocation première.

## Le Club des partenaires



**Jean-Pierre ROUME**  
Vice président du GART  
délégué Club des partenaires

Le GART a vocation à fédérer les actions des collectivités territoriales mais également à mobiliser les industriels ainsi que les différentes institutions intervenant dans le domaine du transport public. Dans cette optique, le Club des partenaires affiche clairement ses objectifs :

- Dynamiser et multiplier les échanges d'informations entre les membres du Club, les élus et l'équipe permanente du GART ;
- Impulser l'innovation en matière de stratégie industrielle pour répondre aux enjeux actuels et futurs ;
- Associer les industriels, les entreprises de services et les financeurs aux orientations portées par le GART.

## 19 entreprises membres



### Les 24 membres

**Henri BASCUNANA**  
Ancien secrétaire adjoint de la Fédération CGT des cheminots

**Francis BEAUCIRE**  
Professeur d'urbanisme à la Sorbonne

**Gilles BONTEMPS**  
Ancien vice-président Transports de la région des Pays de la Loire

**Guy BOURGEOIS**  
Ancien directeur général de l'INRETS

**Christian BOURGET**  
Ancien membre du CGEDD

**Joël CARREIRAS**  
Ancien vice-président Transports de la métropole de Toulouse

**Stéphane COPPEY**  
Ancien président du SMTC de Toulouse

**Daniel CUKIERMAN**  
Ancien directeur général de Veolia-Transdev Asia

**Gilbert GARREL**  
Ancien secrétaire de la Fédération CGT des cheminots

**Serge GODARD**  
Ancien maire de Clermont-Ferrand

**Raymond LANG**  
Délégué aux transports de France Nature Environnement

**Michel LARAMÉE**  
Ancien directeur général de Keolis

**Olivier MARAMBAUD**  
Ancien directeur général de Keolis

**Pierre MATHIEU**  
Ancien vice-président Transports de la région Champagne-Ardennes

**Véronique MICHAUD**  
Directrice du Club des villes et territoires cyclables

**André MILAN**  
Ancien secrétaire général de la Fédération CFDT des transports

**Sophie MOUGARD**  
Directrice générale de l'École nationale des ponts et chaussées - Paritech

**Patrick OLIVA**  
Ancien directeur du développement durable de Michelin

**Christian PHILIP**  
Ancien 1<sup>er</sup> vice-président du GART

**Bernard RIVALTA**  
Ancien président du SYTRAL

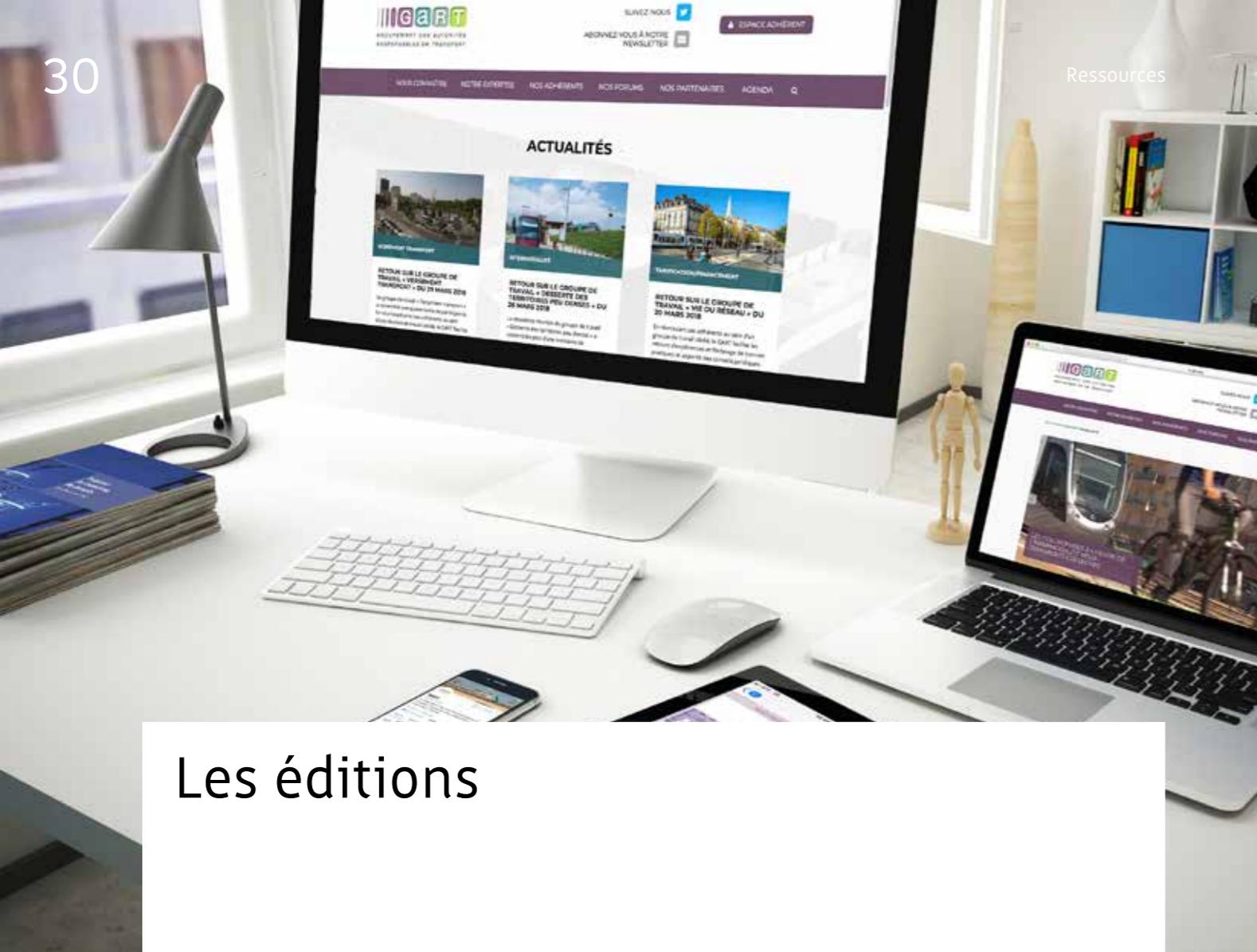
**Philippe SEGRETAIN**  
Ancien président-directeur-général de Transdev

**Marc THIBERVILLE**  
Ancien vice-président du conseil général du Val-de-Marne

**Jean-Paul TRAN-THIET**  
Avocat

**Gérard VOISIN**  
Ancien député de Saône-et-Loire





## Les éditions

### Notre site Internet - [www.gart.org](http://www.gart.org)

Un site regroupant un espace adhérent dédié et des forums en ligne pour poser vos questions et échanger avec le réseau adhérents, ainsi qu'un annuaire en ligne [www.annuaire-gart.org](http://www.annuaire-gart.org).

### Notre newsletter - Mobilités

Éditée deux fois par mois, Mobilités condense toute l'actualité du GART et du secteur. L'inscription est accessible sur la page d'accueil de notre site Internet.

### Notre compte Twitter - @GART\_officiel

Plus de 3 000 abonnés suivent notre fil d'actualités.

### Nos publications

Deux nouvelles collections ont fait leur apparition dans l'édition du GART : une collection Juridique et une collection Bonnes pratiques afin de mieux appréhender les enjeux et les problématiques du monde des transports.



Le versement transport au quotidien (avril 2017)



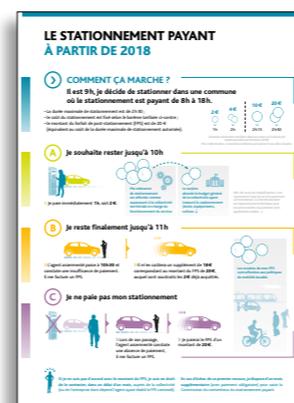
Plans de mobilité : définition et aide à la mise en œuvre (septembre 2017)



Rapport annuel 2016 (mai 2017)



Annuaire 2015-2016 (mai 2017)



Le stationnement payant à partir de 2018 (décembre 2017)



La gratuité dans les transports publics (septembre 2017)



Six propositions prioritaires pour la mobilité de tous les Français (septembre 2017)



70 propositions pour la mobilité de tous les Français (mars 2017)

# Des Rencontres territoriales au plus près des adhérents

Véritables lieux d'échanges et de bonnes pratiques, ces rencontres territoriales réunissent élus, directeurs Transport et l'équipe du GART sur les sujets d'actualités. En 2017, le format institué pour ces réunions de travail reposait sur une journée d'événements. La matinée était consacrée aux enjeux et problématiques rencontrés par les autorités organisatrices de transport (compensation Versement transport, délégation de service public, réforme du stationnement...). L'après-midi était quant à elle rythmée par des visites techniques de réseaux de transport des collectivités accueillantes (réseau de bus, réseau de tramway, pôle d'échanges multimodal...). Cinq rencontres ont été organisées tout au long de l'année.

Valence

Le 10 février 2017

Poitiers

Le 14 mars 2017

Besançon

Le 4 avril 2017

Paris

Le 19 mai 2017

Bordeaux

Le 4 octobre 2017



# Positions

## Des États généraux de la mobilité durable aux Assises nationales de la mobilité

À l'issue des États généraux de la mobilité durable qui ont résulté de six mois de consultation nationale (de juin à décembre 2016), le GART et l'Union des transports publics et ferroviaires, avec le concours de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, la Fédération nationale des transports de voyageurs, Régions de France et le think tank Transport développement intermodalité environnement, ont rendu publiques leurs 70 recommandations pour la mobilité de tous les Français le 7 mars 2017 à Paris. Par cette initiative commune, une double volonté. La première, permettre à tous les citoyens d'accéder à un droit indispensable : le droit à la mobilité. La seconde, sensibiliser les candidats à l'élection présidentielle au domaine du transport public et de la mobilité durable. L'ensemble des parties prenantes (usagers, collectivités, entreprises, fédérations, syndicats...) ont été associées à cette démarche pour faire émerger des propositions concrètes et pérennes. Celles retenues dans le manifeste commun des 70 propositions sont les plus représentatives des échanges et font consensus entre les six structures organisatrices.

Parmi ces propositions, six se sont imposées comme des préalables et portaient un caractère prioritaire :

- 1 - Créer un ministère des Transports et de la Mobilité de plein exercice et lui confier le pilotage de la délégation interministérielle à la sécurité routière ;
- 2 - Élaborer une véritable loi de programmation financière pour sanctuariser le versement transport et augmenter les ressources de l'AFITF à hauteur de ses engagements ;
- 3 - Revenir à une TVA à 5,5 % car les transports publics du quotidien sont un service de première nécessité ;
- 4 - Soutenir financièrement l'acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions et l'adaptation des réseaux, et lancer le quatrième appel à projets TCSP pour assurer la transition énergétique ;
- 5 - Permettre aux régions d'expérimenter l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional ;
- 6 - Travailler sur l'exercice du droit de grève et du droit de retrait, et sur l'instauration d'un véritable service minimum dans les transports en y associant les parties prenantes.

En réduisant les émissions de gaz à effet de serre, la congestion, les accidents de la circulation, en libérant l'espace public urbain et en valorisant les zones d'activité économique et les espaces ruraux, le transport public reste la meilleure solution pour accroître la qualité de vie en ville. C'est dans cette perspective que la ministre chargée des Transports, Elisabeth Borne, a lancé les Assises nationales de la mobilité qui se sont tenues de septembre à décembre 2017. Une consultation s'adressant à l'ensemble des acteurs du territoire et ayant pour objectif de préparer la future loi d'Orientation des mobilités.

Dans ce cadre, le gouvernement a souhaité que le GART soit fortement associé à la démarche avec une représentation au sein des six groupes de travail thématiques spécialement créés. En sa qualité de porte-parole des autorités organisatrices de transport, l'association a sollicité les collectivités adhérentes afin de faire remonter des propositions. Un atelier-relais a également été organisé les 13 et 14 novembre 2017. Ces deux journées d'échanges ont rassemblé une trentaine de participants, des élus et des techniciens issus de diverses tailles et types de collectivités. Le fruit de

cette concertation s'est concrétisé par la rédaction d'une contribution du GART aux travaux des Assises.

Cette consultation nationale s'est clôturée le 13 décembre 2017 à Paris. Pour marquer la fin de cette grande concertation, la ministre a convié l'ensemble des acteurs ayant participé aux Assises. À cette occasion, le président du GART, Louis Nègre, s'est félicité de cette démarche et s'est exprimé plus spécifiquement sur la question du financement des transports publics.



## L'enjeu majeur de la desserte des territoires peu denses pour les autorités organisatrices de transport

LES réformes territoriales qui se sont succédé ces dernières années ont eu un impact important sur les autorités organisatrices de transport. Sous l'effet des recompositions intercommunales, nous avons tout d'abord assisté à un élargissement important du territoire des intercommunalités, et, par voie de conséquence, des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), anciennement dénommés « périmètres de transport urbain ». De ce fait, les logiques à l'œuvre en matière d'organisation des transports par ces mêmes AOM ont dû être réinterrogées, et nombre d'entre elles ont dû restructurer leurs réseaux de transport collectif.

Dans de nombreux territoires, le choix a été fait de rationaliser le réseau autour de lignes structurantes, sur lesquelles viennent se rabattre des lignes secondaires. Des réflexions ont concomitamment été lancées sur la meilleure manière de desservir les franges des ressorts territoriaux, généralement constituées d'espaces ruraux où la desserte en transports collectifs classiques a moins de pertinence technique et économique qu'en milieu dense. Désormais compétentes pour l'organisation des transports non urbains au sein de leurs ressorts territoriaux, les AOM disposent d'une palette plus large de solutions pour desservir ces espaces.

Par ailleurs, le constat est désormais unanimement partagé : les transports collectifs ne peuvent représenter à eux seuls une alternative suffisante à l'automobile dans tous les territoires, et notamment dans les zones les moins densément peuplées. L'enjeu est donc de parvenir à combiner les potentialités de tous les modes et usages alternatifs

à l'automobile, en déployant un éventail de solutions de mobilité et en rendant leur usage compétitif, via notamment le renforcement de l'intermodalité. Cela est d'autant plus prégnant dans les territoires périurbains et ruraux où la prédominance de l'automobile reste entière.

L'amélioration de l'intermodalité entre les différents réseaux de transports collectifs, mais également entre les différents modes de déplacement, constitue l'une des missions prioritaires assignées aux régions depuis qu'elles ont été désignées chef de file en matière d'intermodalité. Les régions se voient donc confier une place centrale dans le dispositif puisque, par ailleurs, leurs nouvelles compétences en matière d'organisation des services de transport interurbains et scolaires, couplées à la réorganisation de leurs frontières, font d'elles des acteurs incontournables de la desserte des territoires peu denses.

Ainsi, soumises à un effet ciseau dû, d'une part, aux importantes contraintes financières qui s'imposent à elles et, d'autre part, à une extension de plus en plus marquée de leurs ressorts territoriaux, les autorités organisatrices de transport (AOT) ne doivent pas rester immobiles par rapport à l'évolution du paysage technique et institutionnel actuel.

Elles doivent au contraire s'inscrire dès aujourd'hui dans une logique de renouvellement de leurs actions, sans quoi de nouvelles pratiques se développeront en marge de l'offre publique de mobilité, ce qui pourrait se révéler fort dommageable.

Les AOT ont pleinement intégré le fait qu'il leur fallait désormais aller au-delà d'une politique consistant à proposer des kilomètres d'autocars supplémentaires, et

que le transport à la demande tel que nous le connaissons aujourd'hui doit également être repensé au regard des nouvelles potentialités offertes par l'économie collaborative basée sur les technologies numériques.

C'est la raison pour laquelle les AOT suivent avec beaucoup d'intérêt le foisonnement actuel d'initiatives privées, en particulier en faveur du covoiturage quotidien, qui est d'une nature très différente du covoiturage longue distance. Même si ces nouvelles offres n'en sont sans doute qu'à leurs balbutiements et qu'il est difficile de prévoir aujourd'hui quel type de service parviendra à s'imposer demain, il ne fait nul doute que le covoiturage quotidien est destiné à s'inscrire pour de longues années dans le paysage de la mobilité durable.

Il revient donc aux AOT de travailler dans l'objectif de mieux intégrer à leurs services de nouvelles pratiques de mobilité (plateformes numériques de covoiturage, vélo à assistance électrique...) et de développer des méthodes permettant d'associer à leurs réflexions de nouveaux acteurs. Les modalités de financement et de contractualisation doivent également être réinventées, de manière à développer puis renforcer des partenariats innovants entre les pouvoirs publics et ces acteurs privés, en trouvant notamment des modes opératoires contractuels permettant de donner de l'agilité et de la flexibilité.

C'est dans ce contexte que le GART a organisé tout au long du second semestre 2017 une série d'auditions auprès de différents acteurs proposant des solutions innovantes répondant à la desserte des territoires peu denses. Ces auditions ont concerné tout à la fois des acteurs privés de la mobilité collaborative, des AOT de tous échelons territoriaux

et de toutes tailles de population, ainsi que des opérateurs de transport « classiques ».

Une analyse juridique a également été menée afin de réinterroger l'adéquation du droit actuel avec de nouvelles formes de mobilité, de manière à faire émerger, lorsque cela semble pertinent, des propositions d'amélioration du cadre législatif et réglementaire actuel. Des premières propositions d'évolution ont à ce titre été portées à la connaissance du gouvernement dans le cadre des Assises nationales de la mobilité, d'autres le seront à l'occasion des débats parlementaires relatifs à la future loi d'Orientation sur les mobilités, prévus pour le second semestre 2018.

L'objectif de ces travaux est d'accompagner les adhérents du GART dans leurs réflexions, par le biais notamment d'un groupe de travail dédié se réunissant plusieurs fois dans l'année. Ces réunions sont ainsi l'occasion pour les AOT de venir présenter les solutions qu'elles ont mises en œuvre sur leur territoire. Par ailleurs, un atelier spécifiquement dédié à cette problématique a été organisé lors des Rencontres nationales du transport public organisées en octobre 2017 à Marseille, au cours duquel plusieurs AOT sont venues témoigner de leurs expériences locales.

## TVA dans les transports publics : le GART attentif à deux positions de l'administration fiscale

L'administration fiscale a pris récemment deux positions relatives à la TVA dans les transports publics pouvant impacter financièrement les autorités organisatrices de transport.

La première concerne l'assujettissement du transport scolaire. Dans le cadre du transfert de compétence qui s'est opéré en matière de transport entre les départements et les régions par la loi NOTRe, Régions de France a sollicité une prise de position de l'administration fiscale pour connaître les conditions d'assujettissement des services de transport scolaire. Par une précision doctrinale administrative, la Direction de la législation fiscale a défini un seuil de 10 % pour le ratio recettes/dépenses (R/D) des services de transport scolaire afin de déclencher cet assujettissement. Elle s'est appuyée, pour ce faire, sur une décision récente de la Cour de justice de l'Union européenne, l'arrêt C-520/14 du 12 mai 2016. Dans cette décision, la Cour a considéré qu'une commune exerçant une activité de transport scolaire pour laquelle elle percevait des recettes des usagers s'élevant à 3 % des dépenses du service ne pouvait être assujettie à TVA, en l'absence de lien direct entre le service rendu et

la contre-valeur reçue. Comme le relève la Direction de la législation fiscale dans son document, la Cour de justice de l'Union européenne n'a pas défini de taux minimal dans cette décision. L'administration fiscale française a retenu en conséquence, « à titre pratique et en l'état de la jurisprudence », un taux de 10 % pour déclencher l'assujettissement à la TVA. Si cette décision s'applique au transport scolaire régional, se pose la question de son application aux services de transport scolaire des autres autorités organisatrices et plus généralement à l'ensemble des services de transport.

La seconde concerne l'assujettissement de la tarification solidaire d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Celle-ci a sollicité sa Direction départementale des finances publiques (DDFIP) locale afin d'avoir confirmation que son activité « Transport public de voyageurs » était bien située dans le champ d'application de la TVA et en particulier, sa nouvelle tarification solidaire mise en œuvre récemment. Avant cette date, l'AOM accordait un abonnement à 2 € sous conditions de ressources aux personnes en situation de précarité. La DDFIP avait estimé que ce tarif ne permettait pas de constater l'existence d'un lien réel entre la somme

acquittée par les usagers et la prestation de service rendue. L'activité avait ainsi été considérée comme non réalisée à titre onéreux, ce qui la rendait non assujettie à la TVA. Depuis, c'est une tarification solidaire qui a été mise en œuvre avec trois niveaux tarifaires d'abonnement : 2 €, 9,80 € et 16,40 €, correspondant à des réductions de 94 %, 70 % et 50 % par rapport au titre plein tarif, attribuées selon la composition et les revenus des ménages.

Dans sa réponse, la DDFIP exclut la tarification solidaire du champ d'application de la TVA. En effet, l'administration fiscale a mené une analyse en deux temps. Elle a examiné dans un premier temps le ratio R/D pour l'ensemble de l'activité transport : ce taux étant de 18 %, elle a conclu à l'exercice d'une activité économique, donc à un assujettissement à la TVA. Dans un second temps, elle a analysé la tarification solidaire titre à titre et a considéré que ces tarifs « représentant au plus 8,65 % du prix de revient des prestations de transports [ne permettaient pas] de constater l'existence d'un lien réel entre la somme acquittée et la prestation de service rendue ». Elle a donc placé la tarification solidaire hors champ d'application de la TVA. L'argumentaire développé par l'AOM pour démontrer que les tarifs solidaires sont bien des « prix de marché » puisqu'ils correspondent « au prix que peut accepter économiquement de payer un usager pour emprunter les transports en commun » n'a pas été retenu.

Au cours du groupe de travail « Vie du réseau : gestion, finances et fiscalité » du 7 décembre 2017, le GART et ses adhérents se sont interrogés sur la portée de ces deux décisions. D'une part, elles vont peser financièrement

sur les régions et l'AOM en question puisque la TVA non récupérable représentera une charge supplémentaire pour ces collectivités. D'autre part, même si elles ne concernent pas les mêmes bénéficiaires et, comme l'indique l'administration, ne peuvent être invoquées dans le cadre d'une autre situation ou par un autre contribuable, le fondement de l'analyse reste identique : les recettes usagers couvrent-elles 10 % du coût de revient annuel ? Il est donc légitime d'envisager les conséquences de ces décisions pour d'autres services (TAD, TPRM...), d'autres bénéficiaires (bénéficiaires des tarifications sociales...) voire pour les autres AOT.

Le GART a donc profité des Assises nationales de la mobilité pour faire remonter ses craintes auprès d'Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports. Le GART et Régions de France rencontreront Bruno Le Maire, ministre de l'Économie et des Finances, au cours du premier semestre 2018 afin de le sensibiliser aux spécificités des transports publics et d'échanger sur les options qui pourraient être envisagées avec l'administration fiscale.



## Dernière ligne droite pour la réforme du stationnement

La décentralisation du stationnement payant sur voirie étant prévue pour entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le GART a amplifié ses actions sur ce sujet en 2017 pour accompagner au plus près ses adhérents dans leurs travaux de mise en œuvre.

L'association a notamment rencontré de nombreux élus locaux pour les conseiller sur les différents chantiers de cette réforme : barèmes tarifaires à privilégier, organisation de la surveillance et du traitement des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO), communication auprès des habitants...

Par ailleurs, le GART a répondu tout au long de l'année à plus d'une centaine de sollicitations directes de techniciens des collectivités locales, et a organisé au cours de l'année plusieurs séances de sa commission Stationnement ainsi qu'un atelier dédié à cette réforme lors des Rencontres nationales du transport public d'octobre 2017. Deux groupes de travail consacrés respectivement à la mise en œuvre opérationnelle de la réforme et à son déploiement spécifique dans les villes moyennes ont par ailleurs été lancés en 2017. Chacun de ces groupes de travail s'est réuni deux fois au cours de l'année et ont accueilli 130 participants représentant 65 collectivités différentes.

Le GART s'est en outre associé à la Mission interministérielle à la décentralisation du stationnement (MIDS) et à l'Assemblée des communautés de France (AdCF) pour enregistrer et diffuser sur internet une conférence intitulée « Décentralisation du stationnement payant sur voirie : être prêt au 1<sup>er</sup> janvier 2018 », qui a été visionnée plus de 600 fois.

L'année 2017 a également été l'occasion de renforcer nos

travaux avec nos partenaires historiques (AdCF, Association des maires de France – AMF, Association des ingénieurs territoriaux – AITF, Association des maires d'Île-de-France – AMIF, France urbaine – FU, MIDS et CEREMA), ce qui a permis d'adresser nos messages et nos conseils à un maximum de collectivités.

Ces travaux en commun ont notamment donné lieu à la publication de plusieurs notes et guides à destination des collectivités locales. Le guide de recommandations pour la mise en œuvre de la réforme publié une première fois en octobre 2015 a ainsi été mis à jour et complété en mai 2017 afin d'en préciser certaines parties techniques et d'ajouter notamment des éléments relatifs à la mise en œuvre de la minoration des forfaits de post-stationnement (FPS). Une note relative à la déduction des coûts de mise en œuvre des FPS a également été produite afin de détailler les dépenses éligibles à cette déduction et celles qui ne le sont pas.

Par ailleurs, le GART a sollicité officiellement la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) afin que cette dernière se positionne explicitement sur les modalités de mise en œuvre de la décentralisation du stationnement au regard des exigences de la loi « Informatique et Libertés ». En effet, de nombreuses innovations technologiques ont été proposées aux élus locaux par les fournisseurs et prestataires du marché, ces innovations prenant par exemple la forme de nouveaux systèmes de contrôle du stationnement (véhicules à lecture automatisée de plaques d'immatriculation) ou de nouvelles modalités de paiement synonymes de dématérialisation intégrale des tickets de stationnement (applications sur téléphones mobiles, horodateurs avec saisie de la plaque d'immatriculation...).



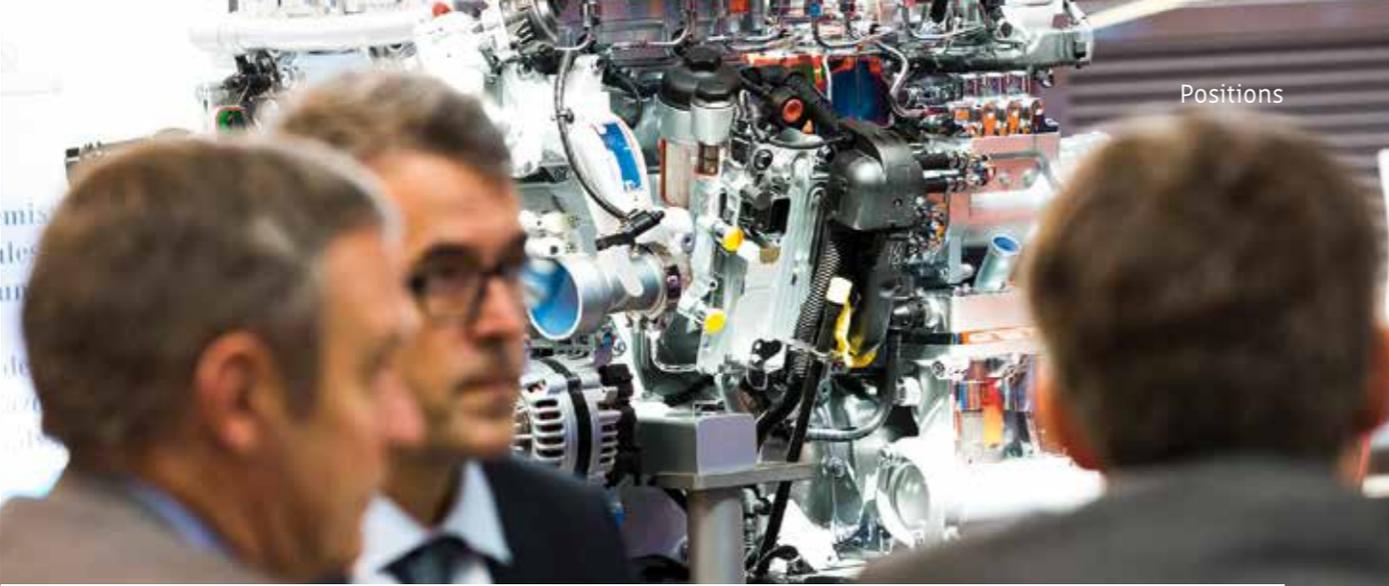
De plus, les dispositions juridiques encadrant cette réforme ont incité les collectivités à constituer des bases de données leur permettant à la fois de proposer aux automobilistes de multiples moyens de paiement de leur redevance de stationnement, de suivre le « cycle de vie » des FPS qu'elles ont émis, et d'assurer une bonne gestion des recours administratifs présentés par les usagers.

Une première rencontre réunissant la CNIL, la MIDS et le GART, organisée en mai 2017, nous a permis de préciser nos demandes à la Commission. La CNIL est ensuite intervenue lors d'un groupe de travail organisé en septembre par le GART et France urbaine pour présenter ses premières conclusions, puis a publié en novembre sur son site internet une série de recommandations qui ont utilement aiguillé les collectivités dans la mise en œuvre technique de la réforme.

Dans les derniers mois de l'année 2017, le GART a répondu à de très nombreuses sollicitations médiatiques, issues de la presse spécialisée mais également de plusieurs organes

de presse généraliste (Le Monde, les Echos, la Tribune...). Une conférence de presse, organisée le 6 décembre 2017 en partenariat avec la MIDS et l'AMF, a permis de présenter une nouvelle fois aux journalistes présents les objectifs de la réforme ainsi que les modalités de mise en œuvre choisies par certaines collectivités.

Afin d'anticiper les demandes des journalistes concernant les montants de FPS votés dans les différentes villes, le GART a en outre pris l'initiative de réaliser un recensement des délibérations tarifaires votées par les collectivités et a adressé ce recensement aux nombreux journalistes qui en ont fait la demande. Les chiffres du GART ont ainsi été repris très largement dans les médias écrits et audiovisuels, participant ainsi à la juste information du public sur cette réforme.



## Quelle(s) stratégie(s) d'acquisition entreprendre pour les flottes de bus et de cars ?

LE 17 mai 2017, le GART, l'AMF et AGIR, ont organisé une journée d'information sur le thème des « Véhicules à faibles émissions : quelle stratégie d'acquisition ? ». Ayant réuni une soixantaine de participants et des experts du domaine, cette journée avait pour but de réaliser un état des lieux des technologies alternatives au diesel (gaz, hybride, électrique, éthanol, biodiesel...) afin d'aider les collectivités à mieux appréhender les stratégies d'investissement, à court et moyen termes, en véhicules répondant au décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 pris pour l'application de l'article L.224-8 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions.

Pour mémoire, ce décret impose le renouvellement des flottes de bus et de cars à hauteur de 50% entre 2020 et 2025, et 100% après cette date.

Pour mieux comprendre les enjeux de ce décret, il faut tenir compte du prix d'achat d'un bus qui s'établit comme suit : si le bus diesel est le prix de base, il faut compter actuellement 20 % supplémentaires pour une motorisation au gaz, 50 % supplémentaires pour une motorisation hybride et 100 % supplémentaires pour une motorisation électrique. Concernant l'hydrogène, il faut tabler sur un prix estimatif de 800 000 à 1 million d'euros.

Les bus à motorisation au GNV ou au biogaz restent une valeur sûre. Ils peuvent également s'inscrire dans une stratégie plus globale de la ville en produisant une partie de ce biogaz via leur station d'épuration et le recyclage d'autres déchets. Si ces collectivités

convertissent leurs bennes à ordures ménagères et les véhicules de service, l'amortissement des infrastructures de recharge sera optimisé. Pour ces technologies, la sécurité des dépôts, des stations de remplissage ainsi que leur construction est totalement maîtrisée (environ 1 million d'euros pour un parc de 25 bus).

La technologie hydrogène est encore très éloignée d'un processus industriel viable (le point mort est de : 300 bus/an). En effet, l'hydrogène est actuellement produit en craquant du méthane, ce qui n'est pas une méthode « durable ». Le stockage de l'hydrogène, en un même lieu, ne peut pas dépasser une tonne : l'équivalent d'une consommation de 15 bus par jour avec une journée de réserve, seuil de basculement en site SEVESO. Le prix du kilo d'hydrogène devra baisser de 15 euros/kg à 6 euros/kg afin d'obtenir une équivalence de coût avec le diesel.

Pour les bus à motorisation utilisant des énergies renouvelables dont le HVO (biodiesel) et l'éthanol ed95, la question qui se pose est celle de la pérennité des filières de production qui peuvent être locales. Le biodiesel a l'avantage de se substituer au gazole sans modifications importantes du moteur.

En ce qui concerne la motorisation hybride électrique, technologie aboutie, cette dernière devient pertinente dans le cas de l'utilisation précisée dans le décret, c'est-à-dire en permettant à la technologie dite « série » d'avoir une autonomie en tout électrique d'environ dix kilomètres. Cela permet de traverser, en tout électrique, la zone à circulation restreinte d'une métropole de taille moyenne.

Pour les bus à motorisation électrique, les niveaux de maturité technologique sont hétérogènes. Les constructeurs maîtrisent la technologie pour la chaîne de traction. Concernant les batteries, les fournisseurs estiment que l'autonomie devrait doubler d'ici deux ans et ensuite que le prix sera divisé par deux (la batterie représente 40% du prix du véhicule actuellement). Cela devrait permettre d'intégrer le chauffage et la climatisation. En ce qui concerne la recharge en dépôt, il reste une inconnue de taille qui est celle de la supervision des chargeurs pour optimiser la puissance nécessaire à la charge d'une flotte de véhicule. Pour la recharge en ligne dite « opportuniste », plusieurs technologies sont en cours de standardisation pour limiter le risque de se retrouver bloqué avec un système propriétaire (pantographe normal ou inversé, bras articulé, induction). Les modes de charge vont influencer sur le volume de batteries embarquées et donc sur la consommation (environ 1 à 1,5 kw/km) et la capacité en nombre de voyageurs.

Pour pouvoir répondre aux appels d'offres, les constructeurs se sont structurés et ont recruté du personnel spécialisé dans l'analyse de réseau permettant ainsi de personnaliser et d'optimiser la définition du bus. Une initiative importante et ce, afin de garantir l'intégration du bus au sein des réseaux pendant toute leur durée de vie (14 ans environ).



# 16 Thématiques de travail

Lors du Conseil d'administration qui s'est tenu le 18 octobre 2017, les élus du GART ont défini seize thématiques de travail. Ces dernières offrent un maillage de l'ensemble des sujets relatifs au domaine du transport public. Chaque thématique est suivie par un élu issu du Conseil d'administration de l'association.

Île de France

Qualité de service

TCSP

Financement et Tarification

Nouvelles technologies (billettique, données transports, ITS...)

Mobilités actives et Nouvelles mobilités

Gouvernance et Décentralisation

Sécurité et Sûreté

Stationnement

Intermodalité

Outre-Mer

International

Accessibilité

Club des partenaires

Logistique du dernier kilomètre

Transition énergétique



# Journal de bord



## 11 janvier

### Des vœux 2017 porteurs de perspectives

Marqué par la présence d'Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, ce rendez-vous traditionnel de début d'année arrivait à point nommé pour revenir sur l'ensemble des actions entreprises par le GART en 2016 et les mettre ainsi en perspective avec les actions à venir pour l'année 2017.

## 12 janvier

### Réaction à la publication du décret sur les flottes d'autobus et d'autocars à faibles émissions

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 a été publié au Journal officiel le 12 janvier 2017. Le GART s'est félicité de cette publication qui vient concrétiser le travail de concertation mené avec les collectivités adhérentes, les services de l'État ainsi que l'ensemble des parties prenantes. Une étape 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 ont été satisfaits de la possibilité, pour les transports interurbains, de continuer à acheter 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. L'association a également vu une autre de ses demandes prise en compte puisque 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.



### Création d'un partenariat avec ADEXEL

Cette nouvelle collaboration permet de bénéficier de l'expertise du cabinet ADEXEL en matière d'analyse financière et fiscale sur les sujets touchant la mobilité. Dans ce cadre, le GART a décidé de créer un nouveau groupe de travail intitulé « Vie du réseau », dont l'ambition est d'être un lieu d'échanges privilégié pour nos adhérents sur tous les sujets relatifs à l'économie des transports : TVA, CICE, suivi financier des contrats de transport...

## 6 février

### Les territoires et les acteurs nationaux votent pour le vélo !

Le réseau des Départements & Régions Cyclables a dévoilé la liste des signataires de la déclaration « Les Territoires à vélo, pour une vision partagée de la France à vélo en 2030 ». Co-rédigée avec les organismes nationaux représentatifs des communes, intercommunalités, départements, régions, des représentants du tourisme, de la mobilité, du développement durable, de la transition énergétique, des cyclistes et usagers français, cette déclaration forte de ses 200 signatures l'affirme : le vote des territoires va au vélo. La déclaration marque un temps zéro pour une vision partagée de la France à vélo et dresse un cap à tenir pour développer l'usage du vélo en France d'ici 2030. La déclaration invite les signataires à œuvrer sur quatre grands axes :

- Contribuer activement à l'équilibre des territoires par l'aménagement d'un maillage cyclable les reliant entre eux et d'une planification favorable à la réalisation du réseau national ;
- Éduquer pour l'avenir et faire du vélo un outil de mobilité à part entière, une réponse au défi climatique, un outil au service d'une société inclusive et en bonne santé ;
- Faire de la France, la première destination mondiale

pour le tourisme à vélo, vecteur de retombées économiques considérables ;

- Fédérer les acteurs nationaux pour porter la France au rang des grandes nations cyclables et participer à une ambition européenne pour le vélo.

Le GART est signataire de cette déclaration favorable au développement d'une politique publique durable, rentable et cohérente au service du vélo.



## 7 mars

### Préparer l'avenir des mobilités en Outre-mer

L'initiative prise par Jacques Bangou, président de la commission Outre-Mer du GART (jusqu'en septembre 2017), avec l'appui de l'ensemble des élus membres de la commission, d'élaborer un mémorandum sur les transports et la mobilité en Outre-Mer, répond à un besoin essentiel : éclairer les autorités centrales et les autorités organisatrices de transport ultramarines dans la formulation, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques de transport dans les territoires dont elles ont la charge. La production de ce document stratégique, qui fait écho aux réflexions lancées à l'échelle nationale par le GART, a été placée sous l'égide de la communauté d'agglomération Cap Excellence qui en assure le financement et la supervision technique. Une enquête a été menée depuis plusieurs mois, conjointement par le GART et Cap Excellence, afin d'interroger les adhérents ultramarins du GART sur ce qui, selon eux, sont les principaux axes de réflexions et de progrès concernant leur politique de mobilité. Dans ce cadre, plusieurs thématiques ont été proposées : développement économique ; cohésion sociale ; protection et valorisation environnementale ; développement culturel ; aménagement raisonné du territoire ; gouvernance. La journée du 7 mars 2017,

au Sénat, a permis de présenter les premiers résultats obtenus et d'échanger avec les participants afin de poursuivre cet important travail de collecte de bonnes pratiques et d'analyse. À cette occasion, Jacques Bangou s'est félicité de cette démarche inédite entreprise pour l'avenir des mobilités en Outre-mer : « Fort de ces résultats et des nombreux échanges entrepris, le travail touche à sa fin et je suis heureux de vous annoncer que nous pourrons, dès le mois de septembre prochain [2017], remettre ce mémorandum au Premier Ministre ainsi qu'aux Ministres des Outre-mer et des Transports ».



## 23 mars

### Le GART accueille le premier débat de WeFer

Le GART a eu le plaisir d'accueillir le premier colloque organisé par l'association Wefer qui regroupe les anciens auditeurs des cycles Moissons Desroches de Fer de France. C'est sur le thème de la transformation managériale que portait ce premier débat auquel ont participé plusieurs cadres du secteur.



## 6 juin

### Rencontre avec la ministre chargée des Transports

Lors de cette première réunion de travail, le GART était accompagné de l'UTP et de la FNTV. L'occasion de réaliser un tour d'horizon de l'actualité du secteur et de présenter à la ministre les 70 recommandations communes issues des États généraux de la mobilité durable, une initiative lancée par la FNAUT, la FNTV, le GART, Régions de France, TDIE et l'UTP. Le GART a également abordé la question de la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant sur voirie. Si son application ne posait pas de problème dans les métropoles, les villes moyennes présentaient plus de difficultés. Le GART a considéré important que le gouvernement soutienne les actions de communication lancées par la Mission interministérielle à la décentralisation du stationnement, notamment à destination des villes moyennes. Louis Nègre a insisté auprès de la ministre pour que l'État alerte les maires sur l'urgence de se préparer à la mise en œuvre de cette réforme importante.



## 17 mai

### Réaction à la création d'un ministère des Transports dédié

En réaction à l'annonce de la composition du gouvernement d'Édouard Philippe, le GART s'est félicité de la création d'un ministère des Transports dédié avec la nomination à sa tête d'Élisabeth Borne. Cette prise en considération de la dimension Transports au sein de l'exécutif a représenté pour le GART et ses adhérents, une première réponse positive face aux attentes du secteur.



## 3 juillet

### Renforcement du partenariat avec la CODATU

Le GART et la CODATU ont signé, respectivement en 2011 puis en 2014, une convention de partenariat pour valoriser à l'international le savoir-faire des autorités organisatrices de transports françaises dans l'organisation de systèmes de transports publics efficaces, ainsi que le développement et la mise en œuvre de politiques de mobilité urbaine durable. Différentes actions ont été identifiées dans la nouvelle convention de partenariat pour la période 2017-2020 afin de sensibiliser et renforcer les projets de coopérations décentralisées : l'organisation et l'animation partenariale de la commission Action internationale GART-CODATU ; la réalisation conjointe d'études et de documents de valorisation ; la participation de la CODATU au Salon européen de la mobilité et aux Rencontres nationales du transport public, ainsi qu'une participation du GART à la conférence biennale de la CODATU.



## 13 septembre

### L'Assemblée générale du GART

À cette occasion, les élus de l'association ont procédé à la réélection de son président, Louis Nègre, ainsi qu'à l'élection de sept nouveaux membres intégrant le Conseil d'administration :

- Jean-Marie Albouy-Guidicelli, président du Syndicat intercommunal des transports collectifs de Montereau et environs ;
- Mohamed Moindjié, vice-président chargé des transports au sein de la communauté d'agglomération Dembeni-Mamoudzou ;
- Jacques Bangou, 1<sup>er</sup> vice-président délégué à la commission Habitat, Rénovation urbaine, Construction du tramway au sein de la communauté d'agglomération Cap Excellence ;
- Daniel Bellegarde, vice-président en charge des transports au sein de la communauté d'agglomération du Grand Avignon ;
- Jean-Jacques Lumeau, 1<sup>er</sup> vice-président en charge des transports au sein de la communauté d'agglomération de la région Nazairienne et de l'Estuaire ;
- Roch Brancour, président de la commission Transports et Mobilité au sein de la région des Pays de la Loire ;
- Christine Mœbs, présidente de la commission



Infrastructures-Transports-Intermodalités-Mobilités au sein de la région Nouvelle-Aquitaine. À l'issue de l'Assemblée générale, une conférence-débat sur le thème du financement de la transition énergétique était organisée. En présence de la ministre chargée des Transports, ce débat d'idées est venu nourrir les réflexions d'un secteur qui s'apprête à connaître, dans les années à venir, des ruptures structurelles. La transition énergétique qui s'annonce pose la question de son financement. Les choix à faire seront guidés par une ambition environnementale couplée à un réalisme économique. Un double enjeu auquel le GART sera attentif et force de proposition.

## 16 septembre

### L'édition 2017 de la Journée du transport public

La qualité de l'air est un enjeu essentiel pour la santé publique et environnementale. C'est dans cette perspective que s'est inscrite la onzième édition de la Journée du transport public qui avait pour objectif de sensibiliser le grand public à la lutte contre la pollution de l'air. La quasi-totalité des régions et de nombreuses agglomérations ont pris part à la mobilisation, permettant à plus de 63 millions de Français de bénéficier d'une offre promotionnelle dans leur réseau de transport.





## 2 octobre

### Réaction à la suppression de la prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique

Ces dernières années, la très grande majorité des autorités organisatrices de transport ont fortement développé leurs politiques en faveur du vélo, s'appuyant sur le fait que la moitié des déplacements réalisés en voiture font moins de trois kilomètres et que les modes actifs renforcent l'attractivité des transports collectifs (possibilité de rabattement vers une station, maîtrise de la saturation de certaines lignes...). De plus, grâce au vélo à assistance électrique, le rayon d'action du vélo s'élargit considérablement. De quelques kilomètres, il peut désormais atteindre dix à vingt kilomètres et constitue donc une solution particulièrement efficace pour diminuer la circulation des automobiles et promouvoir la transition énergétique. C'est pourquoi, le GART avait salué l'institution en février 2017 d'une prime nationale à l'achat d'un vélo à assistance électrique pouvant atteindre un montant de 200 euros. Le succès rencontré par cette prime à l'achat tend à démontrer que le recours à l'usage individuel de la voiture n'est pas une fatalité. Des mesures convenablement ciblées peuvent avoir un impact important sur les pratiques de mobilité sur nos territoires. Le GART ne comprenait pas que le projet de loi de finances pour 2018 déposé par le gouvernement prévoyait une suppression de cette prime à l'achat. C'est un signal particulièrement dommageable et susceptible de remettre en cause l'efficacité des politiques de déplacements menées localement par les collectivités. En conséquence, les élus ont demandé solennellement le maintien de la prime à l'achat pour un vélo à assistance électrique.

## 10, 11 & 12 octobre

### Marseille accueille les Rencontres nationales du transport public 2017

Territoires, innovation et concurrence ont rythmé ces 26<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public. Rendez-vous biennal incontournable de tous les acteurs de la mobilité, cette édition 2017 a mis en avant les solutions de demain à l'heure où des transformations profondes bouleversent notre mobilité quotidienne. « Nous faisons face à une révolution technologique qui va métamorphoser notre vision et surtout notre pratique de la mobilité durable. » a rappelé Louis Nègre, président du GART, lors de l'inauguration de

ces Rencontres. En présence de Jean-Claude Gaudin, président de la métropole d'Aix-Marseille-Provence, et de Renaud Muselier, président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la ministre chargée des Transports, Élisabeth Borne, a salué l'importance de cette édition Marseillaise qui intervenait au moment même où se lançaient les Assises nationales de la mobilité : « Les défis qui nous attendent sont nombreux et je peux mesurer chaque jour combien les attentes sont fortes. Vous pouvez compter sur ma détermination pour conduire les réformes dont les transports ont besoin pour répondre aux attentes de nos concitoyens ». La ministre a ensuite marqué son attachement à la filière en prenant le temps d'échanger avec les acteurs présents. Tout au long de ces trois jours d'événements, le GART a rappelé qu'il continuerait d'être porteur, aux côtés de ses partenaires, de propositions à moyen et long termes. Cette édition a vu encore plus de visiteurs et d'exposants, des avant-premières, un foisonnement d'innovations, un village de start-up, dynamiser un secteur en pleine ébullition.



## 18 octobre

### Fouziya Bouzerda intègre le Conseil d'administration du GART

Élue nouvelle présidente du Sytral le 7 octobre 2017, Fouziya Bouzerda a intégré le Conseil d'administration du GART qui s'est tenu le 18 octobre 2017. Elle est élue de la ville de Lyon, huitième adjointe au maire chargée du commerce, de l'artisanat et du développement économique, et de la Métropole de Lyon, deuxième vice-présidente chargée de l'économie et de l'insertion.

## 16 & 17 novembre

### Participation du GART à la Conférence UITP-ASSTRA

L'association italienne des transports publics (ASSTRA), en collaboration avec l'Union internationale des transports publics (UITP), organisait une conférence sur les systèmes de concurrence et de financement dans les transports publics au niveau international à Venise (Italie). L'occasion pour le GART, représenté par son directeur général, Guy Le Bras, de présenter le cadre d'organisation des transports publics urbains en France, les schémas contractuels existants entre les autorités organisatrices de transport et les opérateurs de transport, et de rendre compte de l'évolution de la concurrence dans ce secteur.



## 4, 5 & 6 novembre

### Participation du GART à la Conférence Urban Mobility India

En présence de son président, Dominique Bussereau, la CODATU organisait la conférence Urban Mobility India à Hyderabad en Inde. Françoise Rossignol, administratrice et élue référente en charge des questions internationales au sein du GART, a représenté l'association à l'occasion de l'une des quatre sessions organisées autour de la mobilité inclusive et durable.

**Le GART remercie l'ensemble des collaborateurs ayant participé à la réalisation de ce rapport annuel 2017.**

**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 : Nantes Métropole-Roberto Giangrande ;  
 p. 3 : CSC-Région Réunion ;  
 p. 10-11 : Aerogondo-iStock-photo.com ;  
 p. 12 : Bruno Mazodier ;  
 p. 15 : Bruno Mazodier ;  
 p. 18-19 : Emmanuel Eme-Grand Besançon ;  
 p. 20 : SITCOME ; L.Laporte-CABA ;  
 p. 21 : Communication Grand Avignon ;  
 p. 22 : Erik Levilly-Ville du Havre ; SMTC ;  
 p. 23 : Patrick Garçon-Nantes Métropole ; David Girard ;  
 p. 24 : Alain Bachellier ;  
 p. 25 : Région Pays de la Loire-Ouest Médias ;  
 Languedoc Roussillon Midi Pyrénées ;  
 Emmanuel Pain-Région Bretagne ; A.Gilbert ; Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté-Michel Joly ;  
 William Hamon ; Claude Almodovar ;  
 p. 26-27 : Bruno Mazodier ; Augustin Detienne ;  
 p. 28-29 : Bruno Mazodier ; L. Laporte-CABA ;  
 p. 34-35 : Région des Pays de la Loire-Vigouroux-Perspective ;  
 p. 36-37 : Bruno Mazodier ;  
 p. 38-39 : Frédéric Le Lan-CdA La Rochelle ;  
 p. 40-41 : Ville de Poitiers ; Syndicat mixte du Petit cul de sac marin ;  
 p. 42-43 : GART ;  
 p. 44-45 : Bruno Mazodier ; Île-de-France Mobilités ;  
 p. 48-49 : BrianAJackson-iStock-photo.com ;  
 p. 50 : Bruno Mazodier ; GART ;  
 p. 51 : Bruno Mazodier ;  
 p. 52 : Schneider-Saada ;  
 p. 53 : GART ;  
 p. 54-55 : GART ; iStock-Bim ; Bruno Mazodier ;  
 p. 56-57 : Bruno Mazodier ; Patrick Garçon-Nantes Métropole ;  
 p. 58-59 : Ville de Poitiers ; Bruno Mazodier ;  
 p. 60 : GART ;  
 p. 62 : Leonid Andronov-iStock-photo.com.

**Conception graphique :**

David CHÉNIÈRE, Fimicom

**Date de publication :**

Mai 2018

L'édition 2017 du rapport annuel est également disponible sur notre site Internet [www.gart.org](http://www.gart.org)





GRUPEMENT DES AUTORITÉS  
RESPONSABLES DE TRANSPORT

22, rue Joubert  
75009 Paris  
01 40 41 18 19  
[www.gart.org](http://www.gart.org)  
[@GART\\_officiel](https://twitter.com/GART_officiel)