

Mobilisés

Rapport annuel 2018



sommaire

exprimer p. 10

Entretien avec Louis NÈGRE p. 12

Entretien avec Roland RIES p. 14

rassembler p. 18

Le Conseil d'administration p. 20

Le Conseil scientifique p. 26

L'équipe permanente p. 28

Le Club des partenaires p. 30

Les éditions p. 32

convaincre p. 36

Une Assemblée générale 2018
centrée sur la LOM p. 38

Le GART formule neuf propositions
pour le covoiturage courte-distance p. 40

Premier bilan de la décentralisation
du stationnement payant sur voirie p. 42

Transports publics 2018 :
le rendez-vous pour défendre collectivement
la mobilité de demain p. 44



Faire

correspondre

Territoires

et Mobilités

Depuis sa création en 1980, le Groupement des autorités responsables de transport agit en faveur du développement du transport public et des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Constituée d'une équipe d'élus et de techniciens pour mener à bien sa mission d'intérêt général, l'association partage les enjeux actuels et futurs de la mobilité durable avec les autorités organisatrices de transport de tout rang - autorités organisatrices de la mobilité, départements, régions - et les accompagne dans l'exercice de leurs compétences.

16 janvier

Vœux 2018 : une année charnière pour l'avenir des transports

Devant plus de 200 invités, le président du GART a dressé le bilan des actions menées durant l'année 2017, au premier chef desquelles, les nombreuses contributions apportées dans le cadre des Assises nationales de la mobilité. À ce titre, Louis NÈGRE a salué le travail de l'association et de ses adhérents qui n'ont jamais cessé d'être force de propositions dans le contexte de renouveau que connaît le secteur.

Deux nouveaux élus au Conseil d'administration du GART

Josiane BEAUD, vice-présidente de Grand Chambéry, et Thierry FALCONNET, deuxième vice-président de Dijon Métropole, ont été désignés pour intégrer les instances de l'association lors du Conseil d'administration du 16 janvier 2018.



7 février

Le GART salue les conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures

« Consacrer plus d'un milliard d'euros d'engagements en cinq ans pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien », telle est l'une des priorités rédigées dans le rapport rendu public le 1^{er} février 2018. Les élus du GART se sont félicités des propositions du rapport en faveur de la mobilité du quotidien qui concerne directement la plus grande partie de nos concitoyens.



9 février

Le GART Occitanie officiellement lancé

À Carcassonne, Jean-Luc GIBELIN, administrateur du GART et vice-président de la Région Occitanie - représentant Carole DELGA, présidente de la région Occitanie - et Guy LE BRAS, directeur général du GART - représentant Louis NÈGRE, président du GART - ont procédé à l'installation du GART Occitanie. Première région à mettre en place un GART, la région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée poursuit une politique volontariste en faveur d'un service public régional de transport équilibré et concerté. Ainsi, le GART Occitanie aura vocation à accompagner le déploiement du réseau régional de transport de la région Occitanie. Il permettra de mettre en place des politiques publiques concertées et de soutenir le développement des projets d'infrastructures stratégiques pour l'attractivité et l'emploi dans les territoires.

22 février

Réunion des directeurs Transport à Saint-Nazaire

En collaboration avec la Communauté d'agglomération de la région Nazairienne et de l'Estuaire, le GART a réuni les directeurs Transport issus des autorités organisatrices des régions Bretagne et Pays de la Loire. Les échanges ont notamment porté sur les problématiques de mobilité au sein de ces régions (plateformes régionales, gares routières) et sur la desserte des zones peu denses. La journée s'est clôturée par une visite technique du pôle d'échanges multimodal de la gare routière de Saint-Nazaire.

EXPERIENCE
IN THE
MARKETPLACE



Entretien avec

Louis NÈGRE

Président du GART,
Maire de Cagnes-sur-Mer

Quelles sont les actions menées par le GART dans le cadre de l'élaboration du projet de loi d'Orientation des mobilités ?

La future loi d'Orientation des mobilités structurera l'avenir de la mobilité dans nos territoires, à un moment où les enjeux n'ont jamais été aussi forts et urgents comme nous le démontre chaque jour l'actualité. Pour atteindre cette ambition, le GART a énormément travaillé tout au long de l'année 2018 avec le ministère des Transports ainsi que l'ensemble des parties prenantes pour l'élaboration de ce texte de loi. Une concertation que nous saluons mais dont les arbitrages survenus durant l'été 2018 ont abouti à un large remaniement du texte. Un certain nombre de mesures importantes ont été préservées, je pense notamment au plan vélo et à l'ouverture des données, tandis que d'autres ont été ou complexifiées ou édulcorées, voire les deux en même temps. Face à ce constat, le GART a lancé un travail approfondi dans le but de proposer des amendements substantiels au Parlement. Avant cela, une consultation avec nos adhérents s'est tenue dans le cadre d'un séminaire LOM organisé en janvier 2019. L'occasion de leur présenter ce travail, et enrichir ce dernier de leurs propositions. Les autres associations d'élus concernés par ce texte nous ont également accompagnés, ce qui nous a permis de rassembler les forces en présence et de décupler en conséquence notre efficacité. Nous continuerons à nous mobiliser dans les mois à venir de façon à faire

évoluer le texte sur les points qui ne vont pas dans le bon sens pour les autorités organisatrices de transport.

Le versement transport continue d'être régulièrement remis en question. Comment réagit le GART face aux critiques qui sont émises ?

À l'heure où la mobilité du quotidien est redevenue une priorité pour le gouvernement, nous constatons que l'une des sources de son financement, à savoir le versement transport, continue d'être remise en cause. Permettez-moi à ce titre de souligner ce paradoxe. Il incombe à l'État de sécuriser le financement des transports collectifs en luttant notamment contre la fragilisation du versement transport, ressource principale des autorités organisatrices de la mobilité pour financer la mobilité du quotidien. Sans versement transport, il ne serait pas possible de continuer à faire fonctionner ce service public utilisé quotidiennement par nos concitoyens. Les transports que le versement transport finance, bénéficient à plus de 68 % de la population française. Les élus et l'équipe permanente du GART resteront vigilants face à tout projet d'évolution de ce financement indispensable dans le modèle économique de la mobilité du quotidien.

Autre actualité du moment, la gratuité des transports publics qui s'invite régulièrement dans le débat public et pose de nombreuses questions en termes de réalisme économique.

Quel regard portez-vous là-dessus ?
Aujourd'hui, nous ne disposons pas d'éléments de référence sur cette thématique qui pose la question de ce que signifie une mobilité gratuite. Or, nous sommes convaincus que ce sujet sera l'un des thèmes de campagne des élections municipales de 2020. Afin de contribuer à ce débat et d'y apporter des données tangibles, nous avons décidé de lancer une étude sur la gratuité totale des transports publics en ce début d'année 2019.

« Les transports que le versement transport finance, bénéficient à plus de 68 % de la population française. »

Pas simplement une réflexion de plus mais une approche se voulant la plus objective possible sur cette problématique que nous savons complexe. L'objectif étant de fournir aux collectivités, des outils leur permettant d'alimenter leur réflexion sur le sujet. Les résultats seront révélés en juin 2019.

Plus d'une année après l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement payant sur voirie - le 1^{er} janvier 2018 - quels sont les premiers enseignements ?

Le 1^{er} janvier 2018 a été une date clé pour le GART dans la mesure où cette dernière marquait l'aboutissement d'un long travail d'influence et de ténacité, débuté il y a plusieurs années. Nous avons été les principaux initiateurs de cette réforme du stationnement et aujourd'hui, nous pouvons en tirer de premiers enseignements positifs. Sur 800 communes concernées, 550 l'appliquent, 70 ont décidé de revenir à un système de zone bleue et 184 n'ont pas encore pris les dispositions nécessaires pour la mettre en œuvre. Ce nouveau

dispositif, je le rappelle, a pour principaux bénéficiaires les automobilistes et les clients des commerces de proximité qui trouvent désormais beaucoup plus facilement des places pour stationner. Par ailleurs, certaines grandes villes atteignent désormais des taux de respect très importants, avec également de bons résultats constatés dans les villes moyennes. Nous ne sommes pas loin de la prévision que nous avons faite du doublement du taux de respect de la réglementation et ceci, quelle que soit la taille de la ville concernée. Ainsi, comme pour les autres pays européens ayant adopté la dépenalisation du stationnement, les résultats sont très encourageants et nous montrent que ce nouveau dispositif est utile et profitable pour nos centres urbains.

Quel est l'état d'esprit du GART au sein de ce monde des mobilités en pleine effervescence ?

Avant tout, je souhaite remercier, au nom des élus et de l'équipe permanente du GART, l'ensemble de nos adhérents et de nos partenaires pour le soutien sans faille qu'ils nous ont manifesté ces derniers mois. Alors que notre secteur fait face à de nombreux défis, nous poursuivons quotidiennement notre action à leurs côtés pour défendre et promouvoir la mobilité durable en France. Jean-Jacques ROUSSEAU écrivait qu'« il n'y a point de bonheur sans courage, ni de vertu sans combat. » Les mois à venir seront l'occasion de faire nôtre, cette si belle devise, en faisant du combat pour la mobilité, une vertu, et espérer ainsi que notre courage à tous serve le bonheur de chacun.



Entretien avec

Roland RIES

Premier vice-président du GART,
Maire de Strasbourg

L'ouverture des données Transport est devenue un sujet hautement stratégique pour les collectivités. Comment le GART se positionne sur ce sujet ?

Les élus du GART ont systématiquement pris des positions très fortes en faveur de l'ouverture des données. Notre équipe technique a développé une expertise reconnue et nous sommes, à ce titre, identifiés comme l'un des interlocuteurs clés concernant cette problématique. J'en veux pour preuve notre participation au Comité stratégique « Données et MaaS » initié en fin d'année 2018 par les ministres Élisabeth BORNE et Mounir MAJHOUBI. Ce Comité est amené à se développer durant l'année 2019.

L'enjeu est important, les collectivités ne peuvent rater le virage du MaaS qui deviendra, dans les années à venir, l'un des enjeux les plus prometteurs pour le développement de la mobilité.

Son accroissement continu tendra à enrichir les services proposés aux voyageurs tout en optimisant l'utilisation des infrastructures de transport, et nous ne pouvons que nous en réjouir.

Quelle doit être la place des services partagés dans la chaîne de déplacements ?

Il est aujourd'hui acquis que la place des services partagés dans l'offre de déplacement est l'un des enjeux majeurs de nos politiques de mobilités. Cette nouvelle offre permet d'articuler efficacement les différents services de transports traditionnels,

« Les collectivités ne peuvent rater le virage du MaaS qui deviendra, dans les années à venir, l'un des enjeux les plus prometteurs pour le développement de la mobilité. »

et répond notamment aux besoins des territoires peu denses qui ne peuvent être desservis comme le sont les centres urbains.

Le GART participe à ces réflexions. À ce propos, je veux d'ailleurs saluer le travail d'analyse et de prospective qui a marqué la quatrième édition des Journées d'échanges sur la mobilité urbaine dans les villes européennes qui se sont tenues en fin d'année 2018 à Strasbourg et auxquelles le GART a participé.

Les retours d'expériences français et européen ont mis en perspective des problématiques essentielles comme celle de la stratégie des acteurs concernés, ainsi que la place qui doit être accordée à la régulation de ces services.

Quels sont les prochains défis pour les politiques de mobilité des territoires ultra-marins ?

L'année qui vient de s'écouler a été riche pour les Outre-mer. En effet, l'un des moments particulièrement importants pour la mobilité des territoires ultra-marins a été l'organisation des Assises des Outre-mer, de la fin 2017 jusqu'au début de l'année 2018. L'occasion pour chacun de s'exprimer et de mettre ainsi en exergue ses problématiques territoriales en termes de déplacements. Les politiques de mobilités en Outre-mer doivent être soutenues et valorisées à l'échelle nationale et européenne afin de pouvoir répondre aux besoins de déplacements de nos concitoyens. À notre niveau, la commission Outre-mer du GART poursuit cet objectif et constitue une formidable plateforme d'échanges où murissent les réflexions des collectivités.

Je ne doute pas que 2019 s'inscrive dans cette continuité.

La desserte des zones peu denses a été l'un des sujets majeurs abordés dans le cadre des Assises nationales de la mobilité. En 2017 déjà, le GART avait décidé de lancer des travaux sur cette problématique.

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

L'objectif du GART est de dresser une analyse qualitative des solutions de mobilité déployables dans les territoires peu denses. Concrètement, nous sommes en train d'inventorier les initiatives des autorités organisatrices de transport et d'explicitier les services proposés par les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative, les opérateurs de transport mais également les acteurs de la sphère sociale et solidaire. Riche de consultations et de propositions, ce travail aboutira à l'édition de bonnes pratiques dont profiteront nos adhérents dans les mois à venir.

28 mai

Les associations d'élus et les parties prenantes de la mobilité rencontrent la ministre des Transports à propos de la LOM

Élisabeth BORNE a été reçue par plusieurs associations d'élus (AdCF, ADF, AMF, APVF, France urbaine, FNAU, GART, Régions de France et Villes de France) et les parties prenantes partenaires des États généraux de la mobilité durable (GART, UTP, FNAUT, FNTV Régions de France, TDIE) pour une réunion de travail consacré à la LOM. À cette occasion, le président du GART a rappelé que le projet de loi était issu des Assises nationales de la mobilité, qui ont, elles-mêmes, succédé aux États généraux de la mobilité. Ce travail commun, associant le ministère, les associations d'élus mais également tous les acteurs concernés, n'a pas eu pour vocation de gommer les désaccords lorsqu'ils existaient. En revanche, nombre de sujets éventuellement clivant ont fait l'objet de débats et permis finalement une proposition de rédaction.



30 mai

Franck DHERSIN intègre le Conseil d'administration du GART

Franck DHERSIN, président de Hauts-de-France Mobilité, a été désigné vice-président du GART délégué Nouvelles technologies lors du Conseil d'administration qui s'est tenu le 30 mai 2018.

20 juin

Nantes désignée ville hôte des Rencontres nationales du transport public 2019

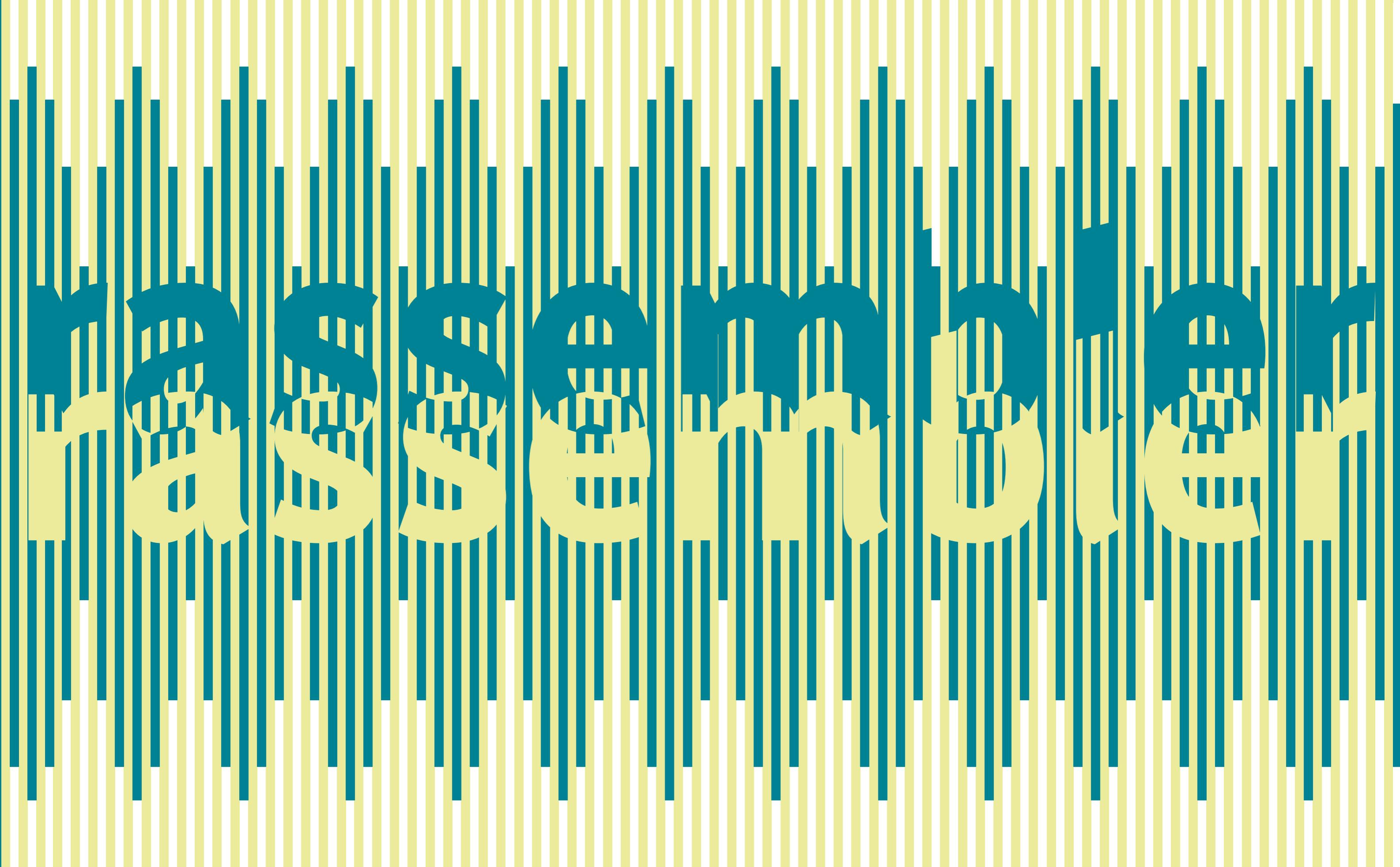
L'annonce officielle des prochaines Rencontres a été faite pendant l'édition 2018 du Salon européen de la mobilité. Bertrand AFFILÉ, vice-président de Nantes Métropole et administrateur du GART, s'est réjoui d'accueillir l'édition 2019 (1, 2, 3 octobre) au côté de la région des Pays de la Loire. Brest Métropole, la région Bretagne, la communauté d'agglomération de la région Nazairienne et de l'Estuaire ainsi que Rennes Métropole s'associeront à l'événement.

3 juillet

Réunion des directeurs Transport à Arras

Organisée en partenariat avec la Communauté urbaine d'Arras, la réunion a rassemblé les autorités organisatrices de la région des Hauts-de-France. Au programme de la journée, présentation de la politique de mobilité de la communauté urbaine d'Arras, échanges autour des travaux sur la billettique et l'intermodalité menés par le GART au sein de la Commission de normalisation (CN03) et de l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique, et visite du dépôt de bus Artis (équipements et infrastructures).





Business Development

Le Conseil d'administration

Au 31 janvier 2019

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



Jean-Pierre ROUME

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

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



Serge BAFAU

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



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



Franck DHERSIN

Président
HAUTS-DE-FRANCE MOBILITÉS
Vice-président du GART délégué
Nouvelles technologies



Jacques BANGOU

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



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 - MAMOUZOU
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
MÉTROPOLÉ DU GRAND NANCY



Anne GÉRARD

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



Dominique GROS

Premier vice-président
METZ MÉTROPOLE



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



Jean-Luc RIGAUT

Président
GRAND ANNECY AGGLOMÉRATION



Françoise ROSSIGNOL

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

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



Luc LEMONNIER

Président
LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE



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



Roland BLUM

Premier vice-président
MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE
Vice-président du GART délégué
Sécurité et Sûreté



Sébastien MARTIN

Président
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
LE GRAND CHALON



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



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



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

**Louis NÈGRE**

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

**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

**Stéphane BEAUDET**

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

**Fabienne COUAPEL-SAURET**

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

DÉPARTEMENTS

**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

**Christine MOEBS**

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

**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

RÉGIONS

**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 SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Conseil scientifique

Au 31 janvier 2019



Bernard SOULAGE
Président du Conseil scientifique

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 premier vice-président du GART

Bernard RIVALTA

Ancien président du SYTRAL

Philippe SEGRETAINE

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

L'équipe permanente

Au 31 janvier 2019



Guy LE BRAS
Directeur général



Nancy ARTHOZOUL
Juriste



Mouloud HOUACINE
Responsable communication



Alexandre MAGNY
Secrétaire général



Karima CARBONNIER
Secrétaire polyvalente



Benoît CHAUVIN
Responsable du pôle technologie
des transports & accessibilité



Benjamin MARCUS
Directeur des affaires juridiques
et européennes



Mounia MOUDJED
Chargée de mission auprès
du directeur général



Romain CIPOLLA
Responsable du pôle mobilité durable



Dominique DREWNOWSKI
Responsable comptable & adjointe
du secrétaire général



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



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



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



Laurette GUÉNIN
Chargée de l'accueil



Aurélie SENÉ
Chargée de mission web

Le Club des partenaires

Un accompagnement personnalisé



Jean-Pierre ROUME

- Vice-président du GART délégué Club des partenaires
- Vice-président chargé des transports de la communauté d'agglomération du Bassin d'Aurillac
- Président de la SAPL STABUS

Le Club des partenaires réunit les industriels et les entreprises du secteur du transport public. En son sein, chaque membre échange sur les enjeux actuels et futurs du secteur aux côtés des élus et de l'équipe permanente du GART. Le Club offre des moments d'échanges entre élus et partenaires lors d'événements institutionnels (Assemblée générale, cérémonie des vœux...) ainsi que des participations aux différentes réunions de travail organisées (commissions, groupes de travail, après-midi thématique...). Pour chaque membre, c'est l'opportunité de mieux connaître les leviers de décision et ainsi être en capacité d'apporter les bonnes réponses techniques et/ou économiques aux décideurs.

Les ateliers Jules Verne

L'objectif des ateliers Jules Verne est de favoriser les échanges d'expériences pour promouvoir les initiatives prises par les autorités organisatrices en matière de mobilité et valoriser la filière industrielle française, en s'appuyant sur les entreprises du Club des partenaires. Grâce à ces ateliers, les participants disposent de pistes de réflexion nouvelles leur permettant de mettre en place des solutions innovantes au service de leurs usagers, le tout dans un cadre financier optimal.

Dans la dynamique de ces moments d'échanges, un nouvel atelier Jules Verne s'est tenu à Mâcon les 15 et 16 mai 2018. L'intermodalité et sa composante billettique étaient à l'honneur de l'événement réalisé en partenariat avec Ubitransport, une entreprise spécialisée dans les systèmes de transport numériques intelligents pour la filière du transport public de voyageurs.

Ils nous font confiance



GROUPE RENAULT



Les éditions

Notre site internet
www.gart.org

Notre newsletter *Mobilités*
Inscription sur la page d'accueil
de notre site internet

Notre compte Twitter
@GART_officiel



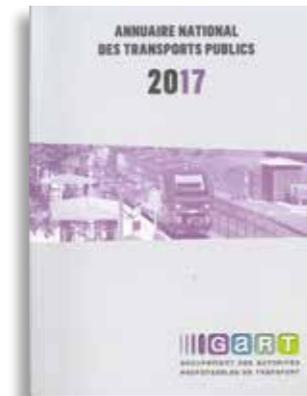
La compétence voirie
(avril 2018)



Feuillet de sensibilisation
des actions du GART
(juin 2018)



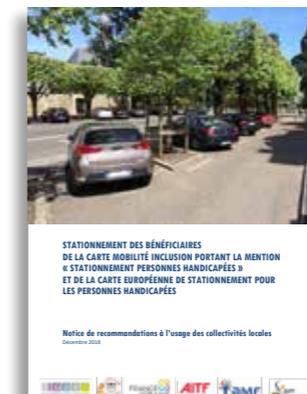
Rapport annuel 2017
(mai 2018)



Annuaire national des
transports publics 2017
(juillet 2018)



Le déploiement de nouvelles
mobilités dans les territoires
peu denses (juin 2018)



Notice de recommandations
relative au stationnement
des personnes handicapées
(décembre 2018)



18 juillet

Avancées des travaux relatifs au versement transport entre le GART et l'ACOSS

Depuis mars 2017, le GART et l'ACOSS travaillaient à l'amélioration des relations de la branche recouvrement avec les AOM-SMT. Cette mission a permis de faire le constat d'une hétérogénéité des pratiques entre les différentes URSSAF, tant dans le dialogue que dans les méthodes de travail ou les échanges de données. Outre ces travaux, le GART poursuit les discussions avec la Direction de la Sécurité sociale, la DGITM, ainsi que l'ACOSS pour étudier comment enrichir les informations transmises aux AOM-SMT.

14 septembre

Le GART réagit à la programmation des investissements de transport

Le 11 septembre 2018, le gouvernement a communiqué au Conseil d'orientation des infrastructures, la programmation des investissements de transport pour les dix années à venir. L'annonce d'un programme pluriannuel des investissements a satisfait la demande qui avait été émise par les parties prenantes, dont les autorités organisatrices de transport, à l'occasion des États généraux de la mobilité durable. C'est une avancée sensible car, pour la première fois, une visibilité à moyen terme sur les investissements est établie avec une augmentation de 40 % du montant global des investissements par rapport à la période 2013-2017. Malgré ces efforts, force est de constater que l'annonce du gouvernement est restée en deçà de la préconisation du Conseil d'orientation des infrastructures dans son scénario intermédiaire (scénario 2).

Le document rendu public par la ministre chargée des Transports indique que, sur la période 2018-2028, 1,2 milliards d'euros seront consacrés aux appels à projets en faveur des mobilités propres et partagées, dont 500 millions d'euros dans les cinq années qui viennent. Mais le GART souhaite ardemment que la loi du Grenelle de l'environnement soit respectée intégralement. Or, cette Loi inscrit, en son article 13, que 2,5 milliards seront consacrés à ces appels à projets d'ici à 2020. Les trois premiers appels à projets, lancés dans ce cadre, ont concerné des projets pour un montant total de 1,8 milliards d'euros. Le respect de la Loi suppose donc un engagement complémentaire de 700 millions d'euros avant la fin de l'année 2020.

15 septembre

Journée du transport public 2018 : soyez sport, prenez les transports

La santé et le sport étaient à l'honneur de cette douzième édition qui se déroulait durant les Journées européennes du patrimoine et à la veille de la Semaine européenne de la mobilité. La campagne 2018, réalisée en partenariat avec la Fédération Française de cardiologie, avait pour objectif de présenter le transport public comme l'alternative santé à l'utilisation systématique de la voiture.

28 septembre

Le GART publie des données nationales relatives à la mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant sur voirie

Dans le cadre du suivi régulier de la mise en œuvre de la réforme du stationnement payant sur voirie, le GART poursuit son recensement des décisions tarifaires prises par les collectivités en éditant de nouveaux tableaux de données : un premier tableau recensant les montants de redevances de stationnement votées par 551 communes ; un second tableau recensant 65 communes ayant décidé d'abandonner le stationnement payant.



COGNITIVE
BRAIN
SCIENCE

Une Assemblée générale 2018 centrée sur la LOM

L'Assemblée générale qui s'est tenue le mardi 13 novembre 2018 dans les locaux du GART, a été l'occasion, pour les 71 autorités organisatrices présentes, de faire le point sur l'activité de l'association, particulièrement riche au cours des douze derniers mois.

Après la présentation du rapport financier et l'approbation des résolutions financières, la matinée s'est poursuivie avec le rapport moral du président. À cette occasion, Louis NÈGRE s'est exprimé sur le rôle incontournable de l'association dans un environnement en pleine mutation : « (...) Au cours de notre histoire, le GART a promu de nombreuses innovations – création des autorités organisatrices dans les années 1980 ; mise en œuvre du tramway et du R312 dans les années 90 ; coopération entre collectivités territoriales avec les syndicats mixtes SRU dans les années 2000 ; développement des téléphériques urbains dans les années 2010 – devenues emblématiques. Le GART a toujours été moteur dans l'émergence et le déploiement des solutions de mobilité innovantes ». Aujourd'hui, les initiatives entreprises dans l'intérêt des collectivités adhérentes concrétisent cet engagement : positions fortes en faveur de l'ouverture des données avec une expertise reconnue, notamment dans le cadre du comité stratégique Données et MaaS ; défense du versement transport et porte-parole des autorités organisatrices de la mobilité dans leurs relations avec les organismes de recouvrement ; accompagnement des communes dans le cadre de l'entrée en vigueur de la décentralisation du stationnement payant sur voirie...

La matinée s'est ensuite poursuivie avec l'organisation d'une table ronde consacrée à la loi d'Orientation sur les mobilités. Organisé sous le format de questions-réponses, le débat s'est concentré sur les grands thèmes abordés dans le projet de loi : gouvernance des mobilités ; révolution numérique ; mobilités propres et actives ; programmation et financement des investissements ; simplification et mesures diverses. Un moment d'échanges auquel la ministre chargée des Transports, Élisabeth BORNE, a tenu à participer, aux côtés des représentants des groupes politiques représentés au Conseil d'administration du GART ainsi que des adhérents (élus et techniciens) présents dans l'auditoire. Après avoir rappelé que la concertation engagée sur ce texte était unique depuis le Grenelle de l'environnement, les élus ont abordé avec la ministre les grandes mesures qui devraient y figurer. Le sujet de la gouvernance a été particulièrement développé. Pour obtenir la couverture effective à 100% du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité, objectif soutenu par le GART, des modifications devront être intégrées et ceci, particulièrement, en ce qui concerne l'articulation de la compétence mobilité entre les communautés de communes et les régions. La question des ressources pour financer les nouveaux services de mobilité qui pourraient être mis en place par les nouvelles autorités organisatrices de la

mobilité a aussi été posée. S'agissant des mesures liées à la lutte contre la pollution urbaine, les élus du GART se sont félicités de la possibilité pour les collectivités de mettre en œuvre des zones à faibles émissions. C'est un outil qui a fait la preuve de son efficacité dans d'autres pays européens et qui donne une liberté supplémentaire aux collectivités pour combattre la pollution urbaine liée au trafic automobile et préserver ainsi la santé de nos concitoyens.

À l'issue de ces échanges, les élus du GART ont rappelé leur souhait que le texte soit rapidement rendu public afin que le débat puisse continuer sur la base d'un texte juridiquement validé.

Le GART formule neuf propositions pour le covoiturage courte-distance



COVOITURAGE



Le covoiturage est défini comme «l'utilisation en commun d'un véhicule dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte – et non pour procéder au transport d'un tiers à sa demande – à titre non onéreux». Actuellement, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ne sont compétentes que pour mettre à disposition du public des plateformes dématérialisées de covoiturage facilitant la mise en relation de conducteurs et de passagers. De ce fait, il est normalement impossible pour une AOM d'organiser elle-même un service de covoiturage, ni même d'intégrer ce mode de transport à une délégation de service public «mobilités». Elles ne peuvent pas non plus réserver, hors cadre expérimental, une voie de circulation au covoiturage, ni créer des emplacements de stationnement sur voirie exclusivement dédiés au covoiturage. Les gestionnaires de voirie peuvent créer des aires de covoiturage, mais il existe de nombreuses AOM non compétentes en matière de voirie (communautés de communes, communautés d'agglomération, syndicats mixtes...).

Ainsi, la marge de manœuvre des AOM est réduite à ce sujet, et elles agissent généralement sous la forme d'expérimentations locales de différents services. C'est ainsi que, ces derniers mois, plusieurs AOM ont décidé de subventionner des start-ups de covoiturage, soit directement au prorata du nombre de trajets réalisés (Île-de-France Mobilités), soit indirectement en mettant en avant ces opérateurs dans le cadre de plans de mobilités employeurs ou via des plans de communication spécifiques (Tisséo, SMTC Grenoble, Orléans Métropole...).

Dans la dynamique des Assises nationales de la mobilité et de la présentation du projet de loi d'Orientation des mobilités (LOM), la ministre chargée des Transports, Elizabeth BORNE, a convié, en décembre 2018, des représentants des collectivités, des start-ups de covoiturage et des employeurs à la réunion de lancement du Plan national pour le covoiturage courte-distance. L'occasion pour chaque acteur présent, dont le GART, de faire part de ses propositions pour accélérer la diffusion du covoiturage courte-distance auprès des entreprises dans le cadre des déplacements domicile-travail, ainsi que dans les territoires peu ou pas desservis par les transports publics. Lors de cette réunion, le GART a proposé que la LOM contienne a minima plusieurs dispositions - référencées et détaillées ci-après - seules à même de permettre aux AOM d'atteindre des objectifs de report modal plus ambitieux en matière de covoiturage.

Deux propositions ont été directement reprises dans le projet de loi :

- Confier aux AOM la compétence pleine et entière d'organiser des services de covoiturage ;
- Permettre aux AOM de réserver des voies au covoiturage et leur donner les moyens de contrôler efficacement leur usage, que ce dernier soit réalisé par l'intermédiaire de plateformes numériques ou qu'il

soit simplement informel (entre amis, entre collègues...). L'outil de contrôle-sanction doit donc être en capacité de mesurer le nombre d'occupants d'un véhicule, et d'émettre automatiquement des PV à l'encontre des contrevenants.

Cinq autres propositions ont été proposées aux parlementaires, afin qu'ils soient repris dans le cadre d'amendements législatifs :

- Flécher vers les AOM le produit des amendes recouvrées en cas d'infraction à l'utilisation d'une «voie réservée au covoiturage» ;
- Permettre aux AOM de déroger à certaines contraintes des marchés publics lorsqu'elles souhaitent expérimenter des services de covoiturage proposés par des start-ups. En effet, ces services nécessitent une réactivité et une flexibilité qui s'accroissent mal des contraintes administratives inhérentes à la commande publique ;
- Rendre le forfait « Mobilités durables » obligatoire et cumulable avec le remboursement de la moitié de l'abonnement au réseau de transport en commun (prime transport) ;
- Obliger l'État à développer un registre de « preuves de covoiturage », chargé de centraliser en temps réel les trajets de covoiturage réalisés sur les plateformes numériques publiques et privées. Les AOM pourront interroger ce registre en tant que de besoin, de sorte à s'assurer par exemple qu'un véhicule donné est bien autorisé à bénéficier d'une incitation de type « stationnement réservé au covoiturage » ;
- Permettre aux AOM de subventionner directement les covoitureurs afin de prendre en charge une partie des frais qu'ils ont engagés.

Enfin, deux autres propositions essentielles, de nature non législatives, sont faites :

- Modifier le code de la route pour, lorsque l'AOM le souhaite, permettre de mutualiser un arrêt de transport en commun et un arrêt de covoiturage sur voirie. En effet, aujourd'hui, l'arrêt des véhicules particuliers est strictement interdit sur les « zigzags jaunes » peints sur la chaussée au droit des arrêts de transport collectif, ce qui limite fortement la recherche de synergie entre covoiturage et transports en commun.
- Les retours d'expériences des expérimentations menées par certaines collectivités montrent qu'une plateforme de covoiturage sera d'autant plus utilisée qu'un soin important aura été apporté à l'animation et à l'accompagnement de son fonctionnement. Il est ainsi essentiel d'aller à la rencontre des entreprises pour les convaincre de l'intérêt d'inscrire leurs salariés à une plateforme, ou d'aller à celle des habitants lors d'événements de type marchés ou festivals pour leur présenter les services proposés. À cette fin, l'État pourrait lancer un appel à projets destiné à participer au financement d'un ou plusieurs équivalents temps plein « d'animateurs covoiturage » au sein des AOM lauréates.

Premier bilan de la décentralisation du stationnement payant sur voirie



Entrée en application le 1^{er} janvier 2018, le principal défi de la réforme du stationnement payant sur voirie résidait dans l'abandon du caractère « pénal » de l'insuffisance ou de l'absence de paiement du stationnement, qui imposait de basculer dans un système dépenalisé de manière simultanée sur l'intégralité du territoire français.

Cette simultanéité portait en elle la principale vertu de ce nouveau dispositif : pousser chaque ville possédant du stationnement payant au 31 décembre 2017, à se poser la question de ce que devait être sa politique de stationnement à partir du 1^{er} janvier 2018. En effet, toutes les communes concernées ont dû se positionner techniquement, politiquement, et donc publiquement, sur le rôle joué par le stationnement payant sur leurs territoires. Perpétuation du stationnement payant, bascule vers un système de gratuité limitée dans le temps (anciennes « zones bleues »), mise en enclos de certaines poches de stationnement, étaient autant d'options sur lesquelles les collectivités concernées ont eu à se positionner.

Alors que près de 70 villes ont décidé à cette occasion d'abandonner le stationnement payant lui préférant un régime de gratuité limitée dans le temps, un peu plus de 550 villes ont fait le choix de conserver du stationnement payant sur voirie.

Il leur a fallu se positionner sur les différentes modalités de mise en œuvre permises par la loi : évolution du barème tarifaire et fixation du montant de forfait de post-stationnement (FPS), mise en œuvre ou non d'une minoration du FPS en cas de paiement rapide, traitement en régie ou externalisation de la surveillance du stationnement, dimensionnement des équipes en charge de la gestion des recours administratifs, conventionnement avec l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) pour l'émission des avis de paiement des FPS ou apposition sur le pare-brise... Profitant du caractère décentralisateur de cette réforme, les collectivités se sont réellement saisies des différentes options offertes par la loi pour adapter leur dispositif au plus près de leurs contraintes locales.

En conséquence, des choix tarifaires différents ont été constatés d'une ville à l'autre. Cela s'est notamment traduit dans l'amplitude de la gamme des montants de FPS votés, qui s'étale de 10 € à 60 €, même si 80 % des villes ont opté pour un FPS compris entre 17 € et 25 €. Il est par ailleurs intéressant de noter que près d'un tiers des villes ont choisi d'offrir la possibilité aux automobilistes d'obtenir une minoration de leur FPS en cas de paiement rapide. Généralement ouverte dans un délai de 24 à 72 heures après l'émission du FPS, cette possibilité a eu un succès considérable dans certaines villes où des proportions d'un tiers à la moitié des FPS payés en mino- ré, ont été atteintes.

De plus, 40 % des villes ont souhaité instaurer dans leur barème tarifaire une période initiale de gratuité, généralement d'une durée de quinze minutes à une

heure, la plupart des communes destinant cette mesure au soutien du commerce de centre-ville. Cette période de gratuité a également permis à certains élus de prouver à leurs administrés que, bien que le montant du FPS puisse avoir été fixé au-delà du montant de l'ancien PV, le but n'était pas de les chasser des centres villes mais bien d'obtenir une meilleure rotation du stationnement.

En matière de surveillance du stationnement, l'externalisation n'a concerné que 15 % des communes, soit une cinquantaine de villes. La quasi-totalité des villes (95 %) a en outre choisi de conventionner avec l'ANTAI pour l'envoi des FPS aux domiciles des automobilistes, plutôt que d'apposer les FPS sur les pare-brises des véhicules.

Ce premier bilan, trop précoce pour pouvoir tirer des conclusions définitives sur les effets d'une réforme d'une telle envergure, n'a pas vocation à retracer exhaustivement les résultats obtenus. Il est important de garder à l'esprit que des réformes similaires ont souvent mis au moins deux ans à produire leurs effets dans les pays européens qui les ont mises en œuvre.

Toutefois, de premiers enseignements généraux peuvent être tirés :

- Il est observé dans de très nombreuses villes, une amélioration de la rotation sur les places de stationnement, se traduisant par un meilleur taux de disponibilité des places dans des secteurs auparavant saturés ;
- Des premiers résultats concrets en termes de report modal vers les transports en commun et le vélo sont déjà constatés dans certaines métropoles ;
- Une augmentation du taux de paiement immédiat du stationnement est mesurée, notamment dans les villes ayant diversifié et modernisé les moyens de paiement du stationnement. Cela se traduit automatiquement par plus de capacité d'investissement dans un meilleur fonctionnement du service ;
- Seuls 3 % à 4 % des FPS émis font l'objet de recours administratifs.

Même si ces premiers résultats semblent attester d'une certaine efficacité du nouveau dispositif, tout du moins si l'on adopte une vision macroscopique ayant mécaniquement tendance à invisibiliser les difficultés rencontrées localement par certaines villes, ces tendances mériteront d'être confirmées dans les prochains mois. Dans cette perspective, des études plus complètes seront menées et pourront notamment s'appuyer sur l'enquête lancée en janvier 2019 par le GART et le CEREMA auprès de toutes les villes concernées par la réforme.

Transports publics

2018 : le rendez-vous

pour défendre

collectivement

la mobilité de demain

À l'invitation du GART, de l'Union des transports public et ferroviaires (UTP) et du GIE Objectif Transport public, l'édition 2018 du Salon européen de la mobilité fut l'occasion pour les participants réunis à la Porte de Versailles (Paris), de débattre des grandes thématiques du moment et de découvrir les dernières innovations d'un secteur en pleine ébullition.

Rassemblant élus et techniciens des collectivités, opérateurs et industriels de la mobilité, cette huitième édition s'est ouverte dans le contexte des derniers préparatifs de la future loi d'Orientation des mobilités. À ce titre, le GART, par la voix de son président Louis NÈGRE, a salué la méthode de travail mise en œuvre par le ministère dans une démarche inédite de dialogue renforcé autour de la construction de la loi : « Des dizaines de réunions de concertation entre notre association, la DGITM et le cabinet de la ministre ont été conduites pour aboutir à un texte équilibré ». Et de rappeler la nécessité d'une coordination entre l'État, les collectivités et les opérateurs : « Cette dynamisation ne doit pas cacher l'immense travail du trio État-Collectivités-Opérateurs dans la défense d'un service public des transports à la française, c'est-à-dire un service public qui offre à chacun une offre de qualité, dans tous les territoires de la République, et accessible à tous. »

Par ailleurs, ces trois jours d'événements ont été l'occasion pour l'association de se prononcer en faveur d'un usage accru du vélo dont la part modale n'est que de 3% en France, loin de la moyenne européenne qui s'élève à 13%.

La question de l'acquisition de véhicules de transport public à faibles émissions et de son soutien financier a également été abordée lors du discours inaugural du président du GART. Un enjeu de santé publique pour Louis NÈGRE : « La transition énergétique permettra d'améliorer grandement la qualité de l'air dont la médiocrité actuelle est responsable de plusieurs dizaines de milliers de décès chaque année. Le modèle économique de l'industrie des véhicules électriques est encore à trouver et ceci, en particulier, pour les autobus dont le coût total de possession, est près de deux fois plus élevé pour les bus électriques que pour leur version Euro 6. »

Parmi les événements officiels du Salon, l'annonce des prochaines Rencontres nationales du transport public qui se tiendront à Nantes les 1, 2 et 3 octobre 2019. Bertrand AFFILÉ, vice-président de Nantes Métropole et administrateur du GART, s'est réjoui d'accueillir cette 27^e édition au côté de la région des Pays de la Loire : « Nous sommes prêts pour penser les mobilités et le transport d'aujourd'hui et de demain. »

Le Salon a également été rythmé par le Congrès GART-UTP (12 et 13 juin 2018). Deux plénières stratégiques et quinze ateliers thématiques sont venus répondre aux problématiques du moment : quelles politiques de mobilité pour les zones peu denses ? Comment réussir la mise en œuvre de la tarification solidaire ? Quels

grands projets et enjeux territoriaux pour la mobilité en Outre-mer ? Dans le cadre de ces tables rondes, élus et techniciens ont représenté la voix des autorités organisatrices de transport avec pour leitmotiv, leurs retours d'expériences et le partage de bonnes pratiques.

La troisième et dernière journée du Salon s'est concentrée sur le ferroviaire et son avenir. L'ensemble des services publics ferroviaires européens devant s'ouvrir à la concurrence d'ici décembre 2023, quatre tables rondes GART-UTP étaient organisées afin d'aborder les conséquences en termes de gouvernance, de sécurité ou encore de service.

Cette édition 2018 a été une occasion unique de rassembler les décideurs politiques et industriels du secteur. Trois jours de mobilisation pour défendre ensemble la mobilité durable et son modèle économique fragile. Le transport public est à l'orée d'une révolution technologique et des usages, les thématiques abordées lors du Congrès GART-UTP et les innovations présentées dans les allées du Salon l'ont démontré pendant cet événement.

18 octobre

Première réunion du comité stratégique Données-MaaS

Lors du salon 2018 d'Autonomy, s'est tenue la première réunion du comité stratégique Données-MaaS qui a réuni les principaux acteurs de l'écosystème concernés par cet enjeu. Cette réunion de travail a permis de présenter les mesures prévues par le gouvernement, ainsi que d'échanger autour des priorités en matière d'ouverture des données, de collecte des données d'accessibilité et de mise en place de projets MaaS. En présence de la ministre chargée des transports, Elisabeth BORNE, et de l'ancien secrétaire d'État chargé du numérique, Mounir MAHJOUBI, les adhérents du GART présents ont pu apporter leur témoignage : l'ouverture des données pour la région Nouvelle Aquitaine et la métropole de Lyon ; le MaaS pour Mulhouse Alsace Agglomération qui a ainsi évoqué le Compte Mobilité. Avec ses adhérents, le GART participera, par ailleurs, au comité technique et contribuera aux groupes de travail qui seront prochainement constitués.



23 novembre

Renouvellement des parcs de véhicules de transport public de voyageurs par des véhicules à faibles émissions

Suite à la rencontre entre le GART et la Direction générale de l'énergie et du climat, l'association a obtenu la confirmation que les véhicules achetés ou utilisés à l'occasion du renouvellement d'un parc de véhicules de transport public de voyageurs, qui doivent être des véhicules à faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2020, correspondent aux véhicules pour lesquels une commande a été passée à compter du 1^{er} janvier 2020. Durant cette rencontre, il a également été mentionné que le contrôle du respect du décret pour l'achat de 50% de véhicules à faibles émissions porterait sur le cumul des commandes d'une année pleine.



5 décembre

Réunion des directeurs transport des agglomérations de moins de 100 000 habitants à Paris

L'équipe technique du GART a présenté le projet de loi d'Orientation sur les mobilités et son analyse, ainsi que plusieurs points de vigilance à traiter lors du prochain examen parlementaire du texte. Dans le cadre de ces échanges, un document décrivant les dispositions du projet de loi a également été présenté. La réunion s'est poursuivie par une présentation des démarches de contrôle de gestion et d'évaluation des politiques publiques mises en place par la communauté d'agglomération de l'Auxerrois et par un retour d'expériences suite à la mise en place d'une politique de mobilité ex-nihilo à travers l'exemple de l'agglomération du Pays d'Issoire.



Le GART remercie l'ensemble des collaborateurs ayant participé à la conception du rapport annuel 2018.

Sous la direction de :

Guy LE BRAS, directeur général du GART

Suivi de publication :

Mouloud HOUACINE, responsable communication du GART

Conception graphique :

David CHÉNIÈRE, Boréal

Date de publication :

Mai 2019

L'édition 2018 du rapport annuel est également disponible sur notre site Internet www.gart.org

Crédits photographiques :

Couverture : Metz Métropole

p. 3 : Bombardier

p. 4-5 : Région des Pays de la Loire-Vigouroux-Perspective

p. 6-7 : Grégory Dubus

p. 8-9 : Bruno Mazodier ;

Schneider-Saada ; GART

p. 13 : Bruno Mazodier

p. 15 : Bruno Mazodier

p. 16-17 : Damien Valente-Terra ;

Roberto Giangrande ; Patrick Garçon

-Nantes Métropole ; GART

p. 20-25 : SITCOME ; L. Laporte-CABA ;

Communication Grand Avignon ;

Erik Levilly-Ville du Havre ; SMTC ;

Patrick Garçon-Nantes Métropole ;

Alain Bachellier ; 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 : Bruno Mazodier

p. 28-29 : Bruno Mazodier ;

Augustin Detienne

p. 30 : L. Laporte-CABA

p. 34-35 : Olrat ; GART

p. 38-39 : aerogondo-iStock ; Sénat ;

Bruno Mazodier

p. 40-41 : Schneider-Saada ; Ricochet64

p. 42-43 : GART ; adobestock

p. 44-45 : Bruno Mazodier

p. 46-47 : GART ; Idprod-Fotolia.com ;

Bruno Mazodier ; adobestock

p. 49 : Allard1

p. 50 : DZarzycha







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

