

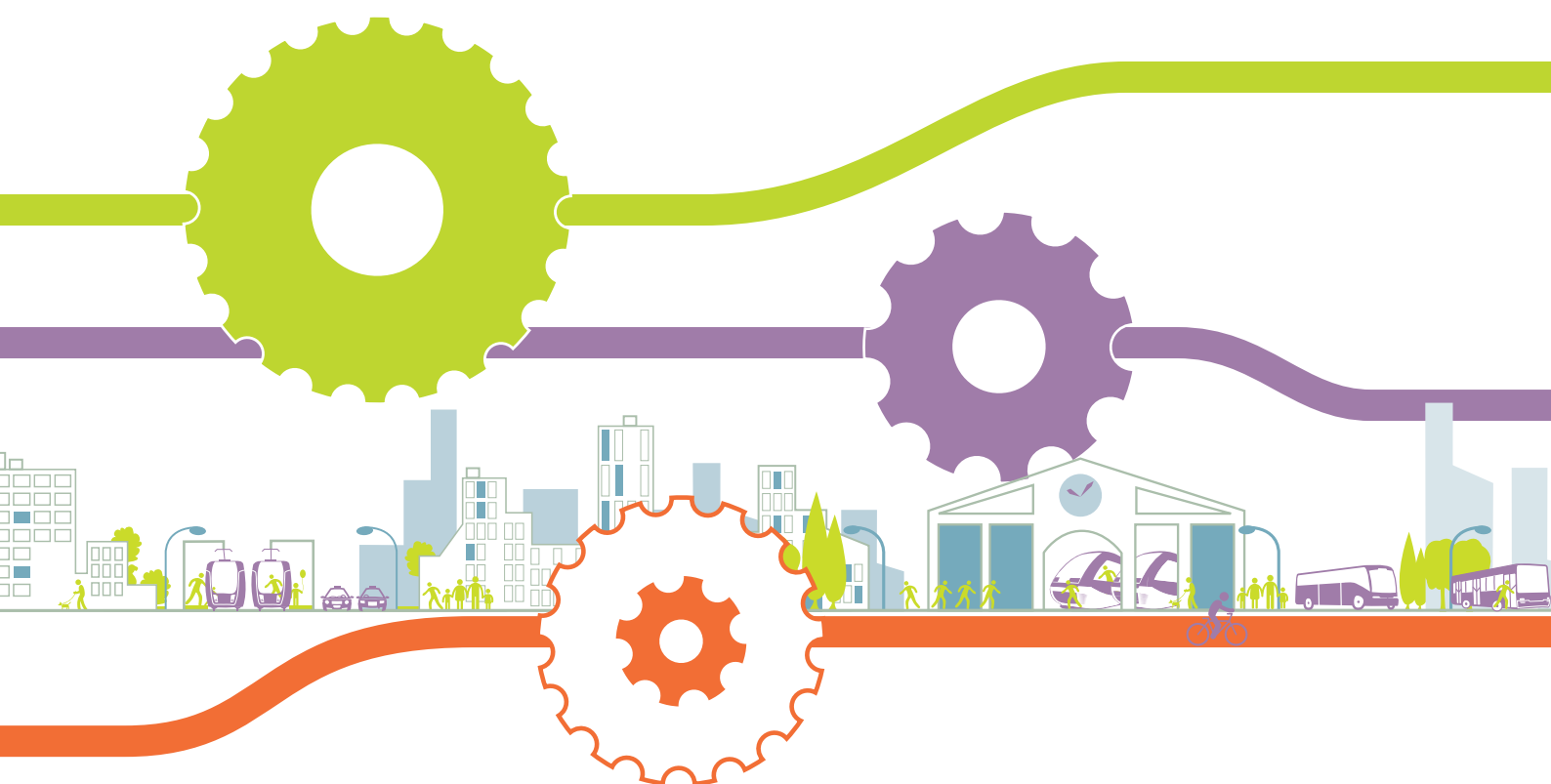


GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT



Optimiser les ressources du transport public

**Recommandations issues
du Tour de France GART / UTP 2015**





Présentation de la démarche

Le GART et l'UTP ont organisé en 2013 un premier Tour de France en 7 étapes pour aller à la rencontre de leurs adhérents. Les concertations locales ont permis de dégager 40 recommandations communes qui s'articulaient autour de 7 axes pour favoriser le report modal et améliorer l'équilibre économique du transport public urbain. En 2015, les deux organisations ont souhaité poursuivre cette démarche par un nouveau Tour de France sur le thème de l'optimisation des ressources du transport public. 6 étapes ont jalonné cette deuxième série de concertations locales.

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

**Plus de 350 élus,
techniciens ou opérateurs
ont pu échanger...**

Les réussites et les points d'achoppement y ont été présentés, ainsi que les obstacles à surmonter pour aller plus loin, le cas échéant.

Des débats avec l'auditoire, exclusivement composé des adhérents du GART et de l'UTP, ont fait suite aux présentations afin de dégager de bonnes pratiques ou des pistes d'action qui pourront

être essaimées dans les réseaux de transport public.

Au total, plus de 350 élus, techniciens ou opérateurs ont pu échanger sur les thèmes de la lutte contre la fraude, la tarification solidaire, les transports publics dans les agglomérations de taille intermédiaire, l'intermodalité et la billettique, l'optimisation de l'investissement et l'optimisation de l'exploitation des réseaux.



Sommaire

Nancy
20 janvier 2015

Poitiers
19 mars 2015

Grenoble
26 mars 2015

Rennes
2 avril 2015

Montpellier
29 mai 2015

Bordeaux
4 juin 2015

La lutte contre la fraude

P. 4

**La place du transport public
dans les agglomérations de taille
intermédiaire**

P. 6

La tarification solidaire

P. 8

L'intermodalité et la billettique

P. 10

**L'optimisation de l'investissement,
la standardisation des matériels
roulants et embarqués**

P. 12

**L'optimisation de l'exploitation
des réseaux**

P. 14

Remerciements

P. 16



La *lutte* contre la *fraude*

Bien que tous les réseaux de transport proposent des tarifications adaptées aux différentes catégories de clientèles, la fraude demeure une réalité à laquelle se heurtent les autorités organisatrices et leurs exploitants. La perte de recettes étant de l'ordre de 500 millions d'euros par an sur l'ensemble du territoire français, les acteurs du transport public ont fait de la lutte contre la fraude leur priorité.



Recommandations aux RÉSEAUX

Le développement de la prévention

- **Communiquer sur le coût de la fraude** et son incidence sur l'offre qui n'est pas proposée du fait de ce manque à gagner.
- **Identifier le « territoire »** du transport public à l'aide d'une signalétique adaptée et facilement repérable, voire créer des stations fermées sur voirie (pour le tramway ou le BHNS).
- **Privilégier la montée par la porte avant des bus** pour permettre au conducteur d'inciter à la validation.
- **Veiller à la disponibilité optimale** des outils d'achat et de validation de titres pour ne pas inciter à la fraude.
- **Déstabiliser les fraudeurs** par tous moyens tels l'annonce sonore ou visuelle de contrôle imminent.
- **Simplifier l'accès au réseau de transport** en tendant vers une harmonisation des règles les plus répandues dans la plupart des réseaux français (correspondance, validation et utilisation des titres, critères d'âge pour les jeunes et les seniors...).
- **Favoriser la médiation en amont** en se rapprochant des associations locales et des comités de quartier.
- **Développer la pédagogie** vis-à-vis des plus jeunes, par exemple en partenariat avec l'Éducation nationale.



L'optimisation du contrôle

- **Nouer des partenariats** avec les forces de l'ordre pour qu'elles viennent en soutien d'opérations de contrôle.
- **Pratiquer des contrôles** avec du personnel en civil.
- **Diversifier les contrôles selon les modes** : par caméra dans le métro, à l'embarquement ou à la descente du tramway, à bord du bus.
- **Affecter les contrôleurs** à d'autres tâches internes à l'entreprise afin de diversifier leurs fonctions et ne pas les cantonner dans une mission exclusivement répressive.

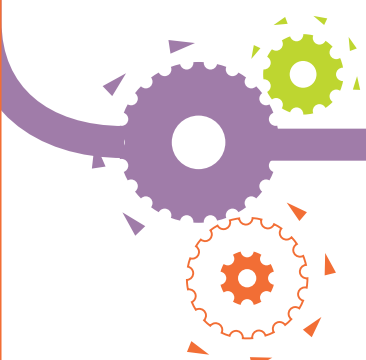
Actions GART / UTP

Défendre le renforcement des dispositifs de sanction

- **Contribuer à la réforme du décret du 22 mars 1942** pour adapter la réglementation à l'évolution des pratiques et des technologies : réviser les amendes et leur barème de fixation pour plus de cohérence et de dissuasion, légaliser le dispositif « échange PV contre abonnement », etc.
- **Demander la fiabilisation du processus d'identification** des contrevenants et le recouvrement des PV.
- **Proposer aux pouvoirs publics de baisser à trois** le nombre de contraventions caractérisant le délit de « fraude d'habitude ».

La place du *transport* public dans les *agglomérations de taille intermédiaire*

Dans une période de budgets de plus en plus contraints et dans un contexte de concurrence accrue de la voiture particulière, notamment dans les agglomérations de taille intermédiaire, l'enjeu pour les transports publics est de rendre l'offre plus attractive et de sensibiliser la population à leur usage. À ce titre, la complémentarité des modes est un point central à intégrer à la réflexion.



Recommandations aux RÉSEAUX

Les problématiques propres au métier

- **Développer la complémentarité des offres** (transport public, marche à pied, vélo, stationnement, parcarais, autopartage, covoiturage) pour assurer une desserte équilibrée du territoire.
- **Réinterroger chaque mode** en fonction de sa zone de pertinence afin de développer un « bouquet de mobilité » qui favorise la complémentarité de l'offre de transport.
- **Ne pas hésiter**, malgré l'attachement des voyageurs et leur proximité des décideurs locaux, **à renouveler le réseau**, pour dynamiser l'offre et se détacher des besoins individuels vers une desserte qui profite au plus grand nombre.
- **Trouver un équilibre entre transport de masse et irrigation du territoire** par la mise en place de lignes structurantes directes entre les pôles générateurs de trafic, de lignes de maillage reliées à des bourgs d'appui et de dessertes locales avec, par exemple, le rabattement du transport à la demande sur une zone d'activité commerciale.
- **Tisser un réseau au niveau des bassins de vie** selon la logique de mobilité quotidienne afin de faciliter l'intermodalité en créant des points de rencontre entre différents modes de transports publics.
- **Multiplier les actions de promotion** des transports publics afin de les inscrire durablement dans l'environnement des habitants de l'agglomération : pédagogie dans les écoles, actions de communication dans les entreprises ou les centres commerciaux, etc.
- **Planter une signalétique piétonne**, type « totem avec plan », matérialisant le temps de marche entre différents points d'intérêt et affichant les accès aux stations de transport public du quartier.
- **Fluidifier l'utilisation de modes successifs** en affichant, par exemple, les horaires des trains sur les guides des réseaux de transport urbain.



Les interactions avec d'autres domaines / acteurs / territoires

- **S'assurer du consensus** autour du projet transport afin qu'il se poursuive au-delà des différentes mandatures.
- **Intégrer le transport public** dans la réflexion sur la redynamisation des centres-villes.
- **Faire converger les politiques des communes de l'agglomération** vers un projet de territoire par la réalisation d'un pacte foncier et fiscal.
- **Apporter de la transversalité**, entre les communes et l'agglomération, aux projets de mobilité, d'aménagement, d'urbanisme et de voirie.
- **Nouer un lien avec les comités de quartier et les commerçants** pour s'assurer de leur adhésion au réseau de transport, et ce, en les associant, par exemple, à la création de services complémentaires : conciergerie, vestiaire...

Actions GART / UTP

Assurer la promotion du transport public

- **Agir pour pérenniser la participation de l'État** au financement des projets de mobilité durable, au-delà des engagements pris jusqu'en 2020 dans le cadre de l'article 13 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.
- **Poursuivre le lobbying** en faveur du renforcement du lien entre urbanisme et transport.

La *tarification solidaire*

Afin de mettre en place des grilles tarifaires qui prennent en compte la capacité contributive des usagers, plusieurs réseaux ont fait évoluer leur tarification sociale, basée sur le statut et les revenus de la personne, vers la tarification solidaire, basée sur le quotient familial et les revenus du foyer. La tarification solidaire permettant de garantir une meilleure équité entre les usagers, de nombreux autres réseaux souhaitent s'en inspirer.



Recommandations aux RÉSEAUX

L'adhésion nécessaire des acteurs sociaux du territoire

- **Fédérer les acteurs sociaux** (CAF, CCAS, missions locales, CROUS, associations...) autour du projet tarifaire pour appréhender les réalités socio-économiques des populations locales et fixer les seuils d'éligibilité en conséquence.
- **Inciter les acteurs sociaux** à faire connaître le dispositif à l'ensemble des bénéficiaires potentiels, notamment ceux qui n'ont pas l'habitude d'avoir accès à des réductions.
- **S'appuyer sur leur connaissance des publics** pour la préparation des dossiers de demande de tarification spécifique, voire pour l'instruction des droits.
- **Responsabiliser les entités vérificatrices** pour s'assurer d'une objectivité dans la délivrance des droits (par exemple, au moyen d'un guide de référence).



Actions GART / UTP

Les préalables à la mise en œuvre

- **Évaluer le risque financier**, tant sur la recette que sur les coûts de gestion, mais aussi sur la capacité du réseau à absorber la clientèle supplémentaire.
- **Privilégier des grilles simples et lisibles** pour faciliter l'acceptabilité par tous les usagers.
- **Faciliter la compréhension de la nouvelle grille tarifaire** par un accompagnement de proximité (agences de mobilité, ambassadeurs...).
- **Envisager le test du dispositif** auprès de certains publics afin de mesurer son impact et l'adhésion des usagers.

Le fonctionnement

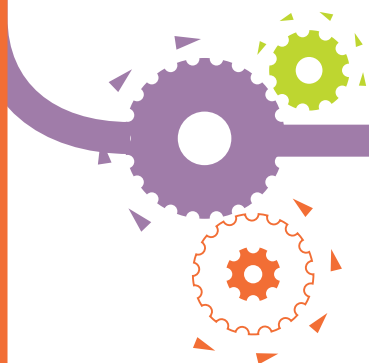
- **Faire une évaluation régulière** du dispositif pour ajuster les seuils en fonction de l'évolution du contexte socio-économique du territoire.
- **Encourager l'achat dématérialisé** des titres pour faciliter la gestion des flux en début de période.
- **Mettre à disposition**, sur le site Internet du réseau, **un simulateur de calcul** du quotient familial pour faire connaître immédiatement les avantages tarifaires qui y sont liés.

Faciliter l'instruction des dossiers et les retours d'expériences

- **Poursuivre le travail** avec la Caisse nationale d'allocations familiales (CNAF) sur la communication d'informations entre AOT, opérateurs et CAF locales.
- **Mettre en place un travail similaire** avec la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) pour une meilleure connaissance des publics précaires.
- **Engager des discussions avec les pouvoirs publics** sur le financement des tarifications sociales et solidaires par les budgets dédiés, et non par le budget transport dont ce n'est pas la vocation.
- **Organiser un benchmark** afin de porter à connaissance, de favoriser les échanges et les retours d'expériences de la tarification solidaire à tous les échelons territoriaux.

L'intermodalité et la billettique

Par la désignation de la Région comme chef de file de l'intermodalité et la création du schéma régional d'intermodalité, la loi MAPTAM de janvier 2014 a souhaité améliorer la coordination des offres des différentes autorités organisatrices de transport. Si l'information multimodale s'est fortement développée ces dernières années et couvre désormais 80 % du territoire français, on ne peut pas en dire autant de la tarification intégrée. L'enjeu est de coordonner les pratiques de plusieurs autorités organisatrices et de leurs exploitants. Outil de solidarité des territoires et de mutualisation des coûts, la billettique permet par ailleurs l'association du transport public avec d'autres services.



Recommandations aux RÉSEAUX

Les outils du métier

- **Partir des besoins des clients** et non des envies des ingénieurs pour définir les outils et les supports.
- **Privilégier un système évolutif** qui permet, par ajouts successifs de fonctionnalités sur les supports, d'avancer à un rythme choisi et à un coût maîtrisé.
- **Établir un système de répartition des recettes** de la tarification intermodale simple, lisible et évolutif avec les pratiques de mobilité.
- **Prendre conscience que la tarification intermodale** permet de connaître les pratiques des voyageurs multimodaux et, ainsi, d'adapter l'offre et faciliter le rabattement sur les différents réseaux de transport.
- **Garantir la confiance et la sécurité des supports utilisés** (cartes billettiques ou bancaires, téléphones mobiles...).
- **Fédérer autour du projet l'ensemble des fonctions** (technique, financière, juridique...) de l'AO et de l'exploitant afin de faciliter le travail transversal.



Les outils de dialogue avec d'autres services et d'autres réseaux

- **Privilégier une architecture ouverte** pour une adaptation aux besoins et à l'environnement.
- **Faire du support du titre de transport** un outil multiservices et le rendre, ainsi, indispensable à la vie quotidienne en facilitant par exemple l'accès à la culture (bibliothèques) ou au sport (piscines).
- **Faciliter le parcours-client** qui peut avoir de multiples interlocuteurs (opérateur de téléphonie mobile, banque, réseau de transport, prestataires de services associés).
- **Former les personnels sur tous les réseaux** afin d'en faire des agents de mobilité (information, compréhension du système...) et harmoniser le dialogue de vente entre les réseaux.
- **Faire de la pédagogie vers les usagers** afin de les rassurer sur l'utilisation des supports et sur leur intérêt, notamment en termes de praticité, et de leur importance pour l'exploitation du réseau.

Actions GART / UTP

Faciliter l'accès à la technologie

- **Poursuivre le travail avec la CNIL** pour permettre une utilisation optimale des données publiques.
- **Élaborer des normes interopérables et cohérentes** pour faciliter le dialogue entre les systèmes des différents réseaux.
- **Tendre vers la définition d'un modèle économique** par un dialogue avec les opérateurs de téléphonie mobile et les banques afin de favoriser l'émergence d'un écosystème viable.
- **Organiser la veille technologique** pour anticiper les évolutions.

L'*optimisation* de l'*investissement*, la *standardisation* des matériels roulants et embarqués

La multitude des modes, des gammes et des gabarits des véhicules comme la diversité des énergies et des équipements optionnels ont un impact sur les coûts d'investissement et les charges d'exploitation tant du point de vue des infrastructures, de la maintenance que des pièces détachées. Investir est pourtant une nécessité pour répondre aux attentes des voyageurs en termes de confort et d'information, pour satisfaire aux exigences environnementales et pour dynamiser l'offre.



Recommandations aux RÉSEAUX

Les véhicules et les équipements

- **Identifier les besoins réels** par rapport à une offre de base et prendre conscience du coût des options.
- **Évaluer l'opportunité** des groupements de commandes ou des centrales d'achat qui permettent :
 - de capitaliser sur les approches des autres acquéreurs ;
 - d'accroître les économies d'échelle ;
 - de faire évoluer les habitudes d'achat et s'ouvrir à des nouveaux acteurs ;
 - de mutualiser les retours d'expériences.
- **Privilégier les produits « sur étagère »**, disponibles sur catalogue et non personnalisés.
- **Apprécier les avantages de la standardisation des matériels** : prix des pièces détachées, gestion des stocks, bénéfice du savoir-faire de maintenance.



Actions GART / UTP

Les travaux

- **Évaluer le budget** que la collectivité sera en mesure d'investir et calibrer le projet en conséquence.
- **Fédérer les différents métiers** (BTP, bureaux d'étude, industriels...) pour impliquer chacun d'entre eux dans la logique d'optimisation du projet, par exemple, au moyen de cahiers des charges axés sur une atteinte d'objectifs, ouverts aux variantes et offrant des marges d'initiatives.

Tous projets d'investissement

- **Maîtriser la dépense** en prenant en compte le coût de l'investissement sur sa durée de vie, y compris les coûts d'exploitation, de maintenance, de rénovation et des énergies.
- **Obtenir des fournisseurs ou prestataires** une évaluation financière de chaque poste de travaux ou de chaque option.

Favoriser les échanges entre parties prenantes

- **Avoir des ambitions fortes pour la lutte contre le réchauffement climatique** tout en favorisant l'émergence de technologies compatibles avec les finances des réseaux de transport.
- **Assurer un dialogue exigeant** avec les Assistants à maîtrise d'ouvrage (AMO), les ingénieurs et les industriels pour leur faire connaître les besoins et les évolutions de la demande.
- **Favoriser les retours d'expériences** par le développement d'observatoires tels que l'Observatoire du matériel tramway qui pourrait venir compléter l'Observatoire du matériel autobus (OMA).

L'*optimisation* de l'*exploitation* des réseaux

Les budgets de plus en plus contraints des collectivités locales et l'essoufflement du versement transport, combinés à une demande croissante de transport, imposent aux autorités organisatrices de résoudre une équation financière de plus en plus complexe. Maîtriser la progression des coûts d'exploitation afin de dégager des moyens pour investir, tout en satisfaisant les voyageurs, est un exercice d'équilibriste à reconsidérer périodiquement.



Recommandations aux RÉSEAUX

Le rôle de l'AO

- **Indexer l'évolution des prix des titres** sur l'inflation pour que les prix du transport suivent l'évolution du coût de la vie, indépendamment de l'évolution de l'offre, à l'instar des autres services publics marchands.
- **Accompagner les fortes évolutions de l'offre** d'une revalorisation tarifaire.
- **Réviser les tarifs** pour apporter plus d'équité, de lisibilité et de simplicité aux gammes tarifaires.
- **Fédérer les collectivités membres de l'agglomération** pour porter collectivement les évolutions du projet transport, tant qualitativement que quantitativement, en permettant à chacun de comprendre et de contribuer à la démarche d'optimisation.
- **S'appuyer sur les infrastructures existantes**, telles que les étoiles ferroviaires ou les pénétrantes départementales, pour articuler les transports de plusieurs échelons territoriaux et ainsi optimiser l'offre existante.



Actions GART / UTP

Le rôle de l'opérateur

- **Se réinterroger sur l'organisation de l'entreprise** de manière à dégager des pistes d'optimisation dans la distribution du travail (affectation des conducteurs par exemple) afin d'améliorer la productivité interne.
- **Utiliser au maximum les potentialités** des outils de graphycage, d'habillage et de roulement pour adapter l'offre en temps réel (manifestations, déviations...).
- **Saisir les opportunités offertes par les nouvelles technologies** pour innover dans le système de transport à la demande.
- **Tirer parti des nouvelles technologies** pour renforcer la maintenance préventive (télédiagnostic) et la gestion des pièces détachées afin d'améliorer la disponibilité des matériels et réduire les investissements (véhicules de réserve) à niveau de service constant.

Le duo AO / opérateur

- **Dimensionner un réseau, une offre, des services** selon un budget prédéfini sur lesquels les deux parties s'engagent.
- **Échanger en permanence sur le développement de l'agglomération** (voirie, sens de circulation, implantation de zones commerciales ou administratives, résidentielles...) de manière à anticiper les évolutions futures du réseau.
- **Se réinterroger régulièrement sur la pertinence de l'offre**, notamment en définissant des seuils de voyageurs par kilomètre en deçà desquels le maintien du niveau de service existant n'est plus raisonnable et la redéployer pour adapter le réseau aux besoins et aux usages réels.
- **Analyser les facteurs impactant le ratio km/conducteur** : vitesse commerciale, formation, permanence de l'offre, absentéisme et pyramide des âges... et agir sur leurs déterminants pour les faire évoluer favorablement.

Faire du transport public un service de première nécessité

- **Poursuivre l'action auprès des pouvoirs publics** afin de faire des transports publics un service de première nécessité, et à ce titre, assujetti au taux de TVA le plus bas.
- **Accentuer les actions en faveur du transport public et renforcer sa place dans la société** en agissant tant auprès des pouvoirs publics que du grand public, au regard de leur contribution aux enjeux de la société (accidentologie, congestion, développement durable, santé).
- **Poursuivre et renforcer la démarche de concertation** entre AO et exploitants.

Remerciements

Les équipes du GART et de l'UTP tiennent à remercier les élus, directeurs transport et opérateurs pour leur accueil et leurs contributions lors des 6 étapes qui ont jalonné le deuxième Tour de France.

Elles remercient également les 350 participants, élus, responsables et techniciens des collectivités locales ou des entreprises de transport, pour leur participation aux échanges lors de cette série de concertations et leur coopération aux actions menées tout au long de l'année.

RENNES

Jean-Jacques BERNARD, Vice-président en charge des Transports et des Déplacements de Rennes Métropole, **Noël Philippe**, Directeur général des services urbains et **Frédéric MAZEAUD**, Directeur général de Keolis Rennes.

Haute-Normandie

Noël LEVILLAIN, Vice-président en charge des Transports du Conseil Régional Haute-Normandie, **Cédric MOREL**, Chef de projet Billettique Atoumod du Conseil Régional Haute-Normandie et **Christophe LAMISSE**, Responsable marketing de la Direction régionale SNCF Haute-Normandie.

Caen

Patrice MICHARD, Membre de la commission Transport de la Communauté d'Agglomération Caen-la-Mer et **Éric STEIL**, Directeur général de Keolis Caen.

POITIERS

Anne GÉRARD, Vice-présidente Transports, Déplacements et Voirie communautaire du Grand Poitiers et **Thierry WISCHNEWSKI**, Directeur général de la Régie des Transports Poitevins.

Chalon-sur-Saône

Landry LÉONARD, Conseiller délégué à l'innovation environnementale du Grand Chalon et **Patrick COURAUDON**, Directeur général de la Société de Transports de l'Agglomération Chalonnaise.

Aix-les-Bains

Corinne CASANOVA, Vice-présidente Transport, Mobilités alternatives et Transition énergétique de la Communauté d'agglomération du Lac du Bourget et **Emmanuel COZIC**, Directeur général de la Compagnie des Transports du Lac du Bourget.

Bourg-en-Bresse

Guillaume FAUVET, Premier Vice-président Mobilité de Bourg-en-Bresse Agglomération et **Colette CAUCHOIS**, Directrice générale de CarPostal Bourg-en-Bresse.

BORDEAUX

Christophe DUPRAT, Vice-président en charge des Transports et du Stationnement de Bordeaux Métropole et **Hervé LEFÈVRE**, Directeur général de Keolis Bordeaux.

Nantes

Bertrand AFFILÉ, Vice-président en charge des déplacements et des transports publics de Nantes Métropole et **Alain BOESWILLWALD**, Directeur général de la SEMITAN.

Saintes

Frédéric NEVEU, Vice-président en charge de la Mobilité et des Transports de la Communauté d'agglomération de Saintes et **Pascale NAYRAC**, Directrice générale de Keolis Saintes.

Rochefort

Yann BLETTERER, Directeur Transports et Déplacements de la Communauté d'agglomération Rochefort Océan et **Cyril CRAPOULET**, Directeur général de Transdev Pays Rochefortais.

NANCY

Laurent GARCIA, Vice-président délégué aux transports en commun et infrastructures de transports de la Communauté urbaine du Grand Nancy et **Patrick HUARD**, Directeur général de Transdev Nancy.

Lyon

Bernard RIVALTA⁽¹⁾, Président du Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise et **Pascal JACQUESSON**, Directeur général de Keolis Lyon.

Marseille

Robert ASSANTE, Vice-président délégué aux transports à la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole et **Pierre REBOUD**, Directeur général de la Régie des Transports de Marseille.

GRENOBLE

Yann MONGABURU, Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise et **Luc EGOUMENIDES**, Directeur général de la Société d'Économie Mixte des Transports de l'Agglomération Grenobloise.

Strasbourg

Bruno JANSEM, Directeur de la Mobilité et des Transports de Strasbourg Eurométropole et **Jean-Philippe LALLY**, Directeur général de la Compagnie des Transports Strasbourgeois.

Chambéry

Éric LUX, Directeur des Transports et des déplacements urbains de Chambéry Métropole et **Ludovic JOURDAIN**, Directeur général de la Société des Transports de l'Agglomération Chambérienne.

Champagne-Ardenne

Pierre MATHIEU, Vice-président délégué aux infrastructures, aux transports et à la mobilité durable au Conseil Régional Champagne-Ardenne et **Patrick AUVRÈLE**⁽²⁾, Directeur régional SNCF Champagne-Ardenne.

MONTPELLIER

Isabelle GIANIEL, Vice-présidente déléguée aux Transports et Mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole et **Jean-Luc FRIZOT**, Directeur général de TaM - Transports de l'Agglomération de Montpellier.

AGIR/Annecy

Marc DELAYER, Président de la Centrale d'Achat du Transport Public et **Christophe BABÉ**, Directeur général de la SIBRA.

Besançon

Pascal GUDEFIN, Directeur du projet Tramway du Grand Besançon et **Laurent GELHAYE**, Directeur général de Besançon Mobilités.

Dijon

André GERVAIS, Conseiller délégué communautaire Mobilité-Transport, TCSP-Voirie et Stationnement de la Communauté urbaine du Grand Dijon et **Laurent VERSCHELDE**, Directeur général de Keolis Dijon.

⁽¹⁾ Président du SYTRAL jusqu'en février 2015

⁽²⁾ Directeur régional SNCF Champagne-Ardenne jusqu'en juin 2015



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

22, rue Joubert - 75009 PARIS
Tél. : +33 (0)1 40 41 18 19
www.gart.org
Guy Le Bras, Directeur général



17, rue d'Anjou - 75008 PARIS
Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51
www.utp.fr
Claude Faucher, Délégué général

