

RAPPORT ANNUEL 2023

# CONSTRUIRE UN MODÈLE ÉCONOMIQUE PÉRENNE



**gart**  
LA MOBILITÉ EN COMMUN



RAPPORT ANNUEL 2023

# CONSTRUIRE UN MODÈLE ÉCONOMIQUE PÉRENNE



# SOMMAIRE

## PORTE-PAROLE DES AOM

Conseil d'administration.....	P.14
Conseil scientifique.....	P.24
Équipe permanente .....	P.26
Club des partenaires .....	P.28

## TOUR D'HORIZON DE NOS INITIATIVES

10 propositions pour renforcer le modèle économique des AOM .....	P.32
Faisons évoluer le versement mobilité .....	P.36
Penser l'accessibilité comme un engagement qui bénéficie à tous.....	P.40
Nos enseignements sur l'encadrement des véhicules en libre-service.....	P.44
Voyage d'études à Barcelone.....	P.48



## FAIRE AVANCER LA MOBILITÉ DURABLE

Fort de la diversité des territoires qu'il représente et des différentes sensibilités politiques qui le composent, le GART accompagne les autorités organisatrices de la mobilité – AOM locales, AOM régionales, communautés de communes, départements – dans l'exercice de leurs compétences en matière de mobilités. Notre action en faveur de la mobilité durable et la défense des intérêts des collectivités n'ont cessé de faire de notre association, un acteur reconnu et écouté de la mobilité en France.

**221**  
adhérents

> **200** >  
AOM locales

**7**  
départements

> **14**  
régions  
dont Île-de-France Mobilités

**48**  
administrateurs

**33**  
membres du Conseil scientifique

**21**  
membres du Club des partenaires

**16**  
permanents

# ENTRETIEN AVEC LE PRÉSIDENT DU GART

## Louis NÈGRE

Président délégué de la Métropole  
Nice Côte d'Azur  
Maire de Cagnes-sur-Mer

**E**N 2023, LE GART  
A TRAVAILLÉ  
SUR LE MODÈLE  
ÉCONOMIQUE  
DES AOM. UN AN  
APRÈS, QUELS  
SONT LES  
PRINCIPAUX  
ENSEIGNEMENTS QUE VOUS  
TIREZ DE CETTE INITIATIVE ?

La relation privilégiée que l'association entretient avec ses adhérents lui permet d'être à l'avant-garde sur cette problématique du financement

grâce à la qualité des remontées d'informations issues des réseaux de transport et à l'expertise solide que nous avons sur ce sujet. Ainsi, nous avons travaillé sur cet enjeu avec à la clé, dix propositions concrètes visant à renforcer le modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). En effet, le développement massif de l'offre, que le GART appelle de ses vœux, nécessite des besoins de financement complémentaires estimés à 100 milliards d'euros par le Sénat, auxquels les sources actuelles des AOM ne pourront répondre à elles seules. Le recours à l'emprunt financera en partie ces investissements nouveaux. Cependant, les AOM urbaines et régionales que nous représentons doivent disposer de ressources complémentaires pour assurer la soutenabilité financière de leur politique de mobilité. L'État, qui a pris des engagements très ambitieux en matière de transition écologique, doit être au rendez-vous. À ce titre, il est urgent qu'il garantisse la pérennité du modèle économique des AOM en concrétisant les orientations politiques annoncées, par des actions fortes sur le terrain. Conscient des difficultés rencontrées, le gouvernement a octroyé des ressources supplémentaires à Île-de-France Mobilités dès le projet de loi de finances 2024, notamment en augmentant le plafond de versement mobilité en zone

**"Notre association propose différentes pistes qui pourraient, soit se conjuguer, soit être exclusives tout en étant affectées à la compétence mobilité des collectivités."**

centrale et en créant une taxe additionnelle à la taxe de séjour. Le projet de loi de finances 2025 devra consolider le modèle économique des AOM, qu'elles soient urbaines ou régionales, métropolitaines ou ultramarines. Dans cette perspective, pour maintenir un équilibre entre les contributeurs actuels au financement de nos réseaux de transport, nous proposons d'élargir le panier de ressources des AOM. Nous sommes conscients qu'il n'existe pas de ressource universelle, c'est pourquoi notre association propose différentes pistes qui pourraient, soit se conjuguer, soit être exclusives tout en étant affectées à la compétence mobilité des collectivités. Certaines de nos pistes visent à réaffecter une part des taxes nationales issues de la route en faveur des mobilités tandis que d'autres interviennent sur les ressources ou taxes existantes du quotidien, ou nécessitent la création de ressources nouvelles. Ces différentes pistes de financement ont été soumises au débat public. Elles sont détaillées dans cette édition de notre rapport annuel.

*"Le GART place l'innovation au cœur de son action. Le titre unique illustre ce que nous sommes capables d'initier."*

**LE TITRE UNIQUE REPRÉSENTE L'UNE DES PROPOSITIONS PHARES DE L'ASSOCIATION. OÙ EN SOMMES-NOUS DANS CE PROJET ?**

Au GART, nous considérons que l'innovation doit simplifier l'expérience voyageur. Le projet de titre unique est à même de répondre à cet objectif. Nous voici devant une révolution silencieuse, un outil indispensable pour créer un choc de simplification et donc encourager nos concitoyens à faire du report modal. C'est-à-dire utiliser des solutions de mobilité alternatives à l'usage individuel de la voiture. Il est indispensable de permettre à chacun de pouvoir accéder à l'ensemble de l'offre de mobilité, sans devoir à chaque fois s'adapter à la diversité des supports et des titres propres à chaque réseau de transport, voire à chaque type de service. Cette idée figurait parmi les sept propositions prioritaires du GART pour la mandature 2022-2027 et nous l'avons proposée à l'État dès l'année 2022. Cette idée va désormais passer au stade de l'expérimentation. Le 23 avril 2024, j'ai participé au premier comité de pilotage dédié au projet de titre de transport unique

national. Cette réunion a permis de préciser les contours de l'expérimentation qui est prévue pour la fin de l'année. Cette initiative témoigne du rôle de notre association qui ne se cantonne pas uniquement à porter la voix des AOM. Le GART porte également une réflexion sur les mobilités et place l'innovation au cœur de son action. Le titre unique illustre ce que nous sommes capables d'initier.

**LE GART A ÉLARGI SON CHAMP D'ACTION AUX SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS. QUELLES ACTIONS AVEZ-VOUS ENGAGÉES ?**

Les collectivités doivent faire face au défi de la desserte des territoires peu denses. Plus que jamais, il est donc nécessaire d'offrir des services de mobilité efficaces à celles et ceux qui, aujourd'hui surtout dans le périurbain, ne bénéficient pas de services de transports en commun performants et ont impérativement besoin de leur voiture pour aller travailler. La loi SERM, pour services express régionaux métropolitains, est une première réponse utile, qui fera naître de nombreux espoirs mais

engendra des déceptions, j'insiste, si les régions n'ont pas les ressources nécessaires pour les financer. Il ne faut pas oublier les autres modes tout aussi efficaces comme les cars express ou le covoiturage qui représentent également une solution attendue par nos concitoyens. Les SERM sont un enjeu crucial pour l'irrigation d'un large territoire autour des métropoles. Le GART, lieu où tous les niveaux de collectivités territoriales se retrouvent, se mobilise sur cette question et a engagé une série d'actions. À la fin de l'année 2023, deux administrateurs du GART ont été désignés pour piloter les travaux de l'association sur ce sujet. Il s'agit de Gérard Chausset et de Jean-Pierre Serrus, représentant respectivement les métropoles et les régions. En mars 2024, le GART a réuni à Bordeaux le premier colloque sur ce dossier qui a réuni l'ensemble des acteurs concernés pour échanger sur les enjeux de gouvernance et d'intermodalité.

À ce titre, je veux remercier les intervenants et les participants qui ont contribué à faire de cette manifestation, un véritable succès. Cet événement a également été l'occasion pour les élus du GART de rappeler à l'État son obligation de moyens pour dégager des financements à la hauteur des ambitions qu'avait lui-même fixées le président de la République en novembre 2022. Nous avons été entendus puisqu'en avril 2024, Patrice Vergriete, le ministre délégué chargé des Transports, a annoncé qu'une conférence nationale de financement se tiendrait d'ici la fin de l'été 2024 pour identifier les moyens permettant aux autorités organisatrices de la mobilité urbaines et régionales de financer l'augmentation de l'offre engendrée par la mise en œuvre des SERM.

**LA LOGISTIQUE URBAINE REPRÉSENTE UN ENJEU CRUCIAL POUR LES VILLES. QUELLE POSITION PORTE L'ASSOCIATION SUR CE SUJET ?**

Au-delà de la mission traditionnelle des autorités organisatrices de la mobilité,

le GART a reçu un mandat du gouvernement pour travailler sur la question de l'amélioration des conditions de livraison en ville. C'est un sujet qui préoccupe tous les maires. Dix ans après la loi MAPTAM qui nous a permis d'obtenir un succès remarquable avec la décentralisation du stationnement payant sur voirie, le GART défend la possibilité, pour les gestionnaires de voirie, de dépenaliser le stationnement sur les aires de livraison dans le but de faciliter la circulation des marchandises en ville, qui commence à enfin être prise en compte dans les politiques publiques.

**L'EUROPEAN MOBILITY EXPO SE TIENDRA À STRASBOURG EN OCTOBRE PROCHAIN. COMMENT ABORDEZ-VOUS CETTE ÉDITION ?**

Le territoire est à la fois un symbole et une vitrine pour le transport public. Un symbole tout d'abord puisque Strasbourg est un lieu attractif situé au carrefour de l'Europe. La ville compte parmi les trois capitales de l'Europe avec le Parlement européen. Une vitrine ensuite car le territoire est fortement

engagé dans une politique de mobilité ambitieuse. Son réseau de transport est l'un des plus performants de France et représente une source d'inspiration pour les professionnels de France et d'Europe. Nous profiterons de ces trois jours de manifestation pour découvrir ou redécouvrir les atouts de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Région Grand Est en matière de mobilité durable. Le salon offrira par ailleurs une tribune aux acteurs du secteur pour porter leurs positions et alimenter leurs réflexions. Ce temps d'échanges que nous permet ce type d'événement est nécessaire et salutaire à l'heure des choix stratégiques et opérationnels que nous devons faire. La présentation d'une innovation, le débat sur une problématique du secteur ou l'essai d'une technologie, c'est ce qu'offre l'European Mobility Expo à ses visiteurs. Du 1<sup>er</sup> au 3 octobre prochains, cette édition strasbourgeoise permettra de réunir toutes celles et ceux qui souhaitent faire avancer la mobilité durable française et européenne.



Conseil d'administration.....	P.14
Conseil scientifique.....	P.24
Équipe permanente.....	P.26
Club des partenaires.....	P.28

# 1

## PORTE-PAROLE DES AOM

# CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU 31 MARS 2024

48

élus représentant  
les autorités organisatrices  
de la mobilité adhérentes

9

administrateurs  
composent le  
Bureau exécutif

6

représentants  
des AOM de moins  
de 100 000 habitants

20

représentants  
des AOM comprises  
entre 100 000 et  
300 000 habitants

11

représentants  
des AOM de plus  
de 300 000 habitants

1

représentant  
des départements

10

représentants  
des régions

Chaque représentant est élu pour un mandat  
de 3 ans par l'Assemblée générale

Le président

Les six  
vice-présidents

La trésorière  
et le trésorier  
adjoint

17

vice-présidents  
disposent d'une  
délégation  
thématique



# BUREAU EXÉCUTIF



PRÉSIDENT DU GART

**Louis NÈGRE**

**Métropole Nice Côte d'Azur**  
*Président délégué à la coordination  
des politiques métropolitaines  
et infrastructures de transport*



PREMIER VICE-PRÉSIDENT DU GART

**Bruno BERNARD**

**Métropole de Lyon & SYTRAL Mobilités**  
*Président*



DEUXIÈME VICE-PRÉSIDENT  
DU GART

**Charles-Éric LEMAIGNEN**

**Orléans Métropole**  
*Vice-président grands équipements,  
connexions métropolitaines  
et parkings en ouvrage*



TROISIÈME VICE-PRÉSIDENTE  
DU GART

**Françoise ROSSIGNOL**

**Communauté urbaine d'Arras**  
*Première vice-présidente mobilités-  
transports, grands projets*



QUATRIÈME VICE-PRÉSIDENT  
DU GART

**Roch BRANCOUR**

**Région des Pays de la Loire**  
*Vice-président & Président  
de la commission  
infrastructures, transports  
et mobilités durables*



CINQUIÈME VICE-PRÉSIDENT  
DU GART

**Jean-Luc GIBELIN**

**Région Occitanie /  
Pyrénées-Méditerranée**  
*Vice-président mobilités pour tous  
et infrastructures de transports*



SIXIÈME VICE-PRÉSIDENT  
DU GART

**François DUROVRAI**

**Département de l'Essonne**  
*Président*



TRÉSORIÈRE  
DU GART

**Maria COLAS**

**Lorient Agglomération**  
*Vice-présidente  
chargée des mobilités*



TRÉSORIER-ADJOINT  
DU GART

**Christophe COTTA**

**CARENE Saint-Nazaire Agglomération**  
*Vice-président en charge de l'espace  
public et des mobilités*

# VICE-PRÉSIDENCES



VICE-PRÉSIDENTE DU GART  
DÉLÉGUÉE  
ACCESSIBILITÉ

**Béatrice AGAMENNONE**

**Eurométropole de Metz**  
*Vice-présidente déléguée  
mobilité et transports*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ  
CLUB DES PARTENAIRES

**Olivier SICOT**

**Nevers Agglomération**  
*Vice-président aux déplacements,  
aux mobilités et aux transports  
collectifs*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ MOBILITÉS  
ACTIVES ET PARTAGÉES

**Alain JUND**

**Eurométropole de Strasbourg**  
*Vice-président mobilités, transports,  
déplacements, politique cyclable  
et plan piéton*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ MOBILITÉ  
DIGITALE

**Florian MAITRE**

**Communauté d'agglomération  
Grand Lac**  
*Vice-président déplacements,  
intermodalité, projet de territoire*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ MOBILITÉ  
SOLIDAIRE

**Patrick HATZIG**

**Métropole du Grand Nancy**  
*Vice-président en charge  
des mobilités*



SIXIÈME VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ COOPÉRATION  
INTERNATIONALE

**François DUROVRAY**

**Département de l'Essonne**  
*Président*



DEUXIÈME VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ FINANCEMENT  
& TARIFICATION

**Charles-Éric LEMAIGNEN**

**Orléans Métropole**  
*Vice-président grands équipements,  
connexions métropolitaines  
et parkings en ouvrage*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ GOUVERNANCE  
DES MOBILITÉS

**Michel NEUGNOT**

**Région Bourgogne-Franche-Comté**  
*Premier vice-président en charge  
des mobilités, des transports  
scolaires, de l'intermodalité  
et des infrastructures*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ  
OUTRE-MER

**Alix NABAJOH**

**Syndicat mixte des transports  
du Petit Cul de Sac Marin**  
*Premier vice-président*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ  
QUALITÉ DE SERVICE

**Jean-Michel LATTES**

**Tisséo Collectivités**  
*Président*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ  
SÉCURITÉ & SÛRETÉ

**Henri PONS**

**Métropole Aix-Marseille-Provence**  
*Vice-président délégué  
aux transports  
et aux mobilités durables*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ  
ÎLE-DE-FRANCE

**Grégoire DE LASTEYRIE**

**Île-de-France Mobilités**  
*Premier vice-président représentant  
le Conseil régional d'Île-de-France*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ INNOVATION  
TECHNOLOGIQUE

**François RAGE**

**Syndicat mixte des transports  
en commun de l'agglomération  
Clermontoise**  
*Président*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ LOGISTIQUE  
URBAINE

**Franck DHERSIN**

**Hauts-de-France Mobilités**  
*Sénateur du Nord & Élu*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ SERM  
(REPRÉSENTANT LES MÉTROPOLES)

**Gérard CHAUSSET**

**Bordeaux Métropole**  
*Président de la commission  
transports*



VICE-PRÉSIDENT DU GART  
DÉLÉGUÉ SERM  
(REPRÉSENTANT LES RÉGIONS)

**Jean-Pierre SERRUS**

**Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur**  
*Vice-président en charge des  
transports et de la mobilité durable*



VICE-PRÉSIDENTE DU GART  
DÉLÉGUÉE TRANSITION  
ÉNERGÉTIQUE

**Anne VIGNOT**

**Grand Besançon Métropole**  
*Présidente*

# ADMINISTRATEURS



**Bertrand AFFILÉ**

**Nantes Métropole**  
*Deuxième vice-président  
délégué stratégies de mobilité  
et des déplacements*



**Frankie ANGBAULT**

**Grand Poitiers Communauté urbaine**  
*Vice-président aux mobilités*



**Stéphane BEAUDET**

**Région Île-de-France**  
*Vice-président du Conseil régional  
d'Île-de-France chargé  
des transports*



**Denis DE CHILLOU  
DE CHURET**

**Communauté d'agglomération  
Épernay, Coteaux et Plaine  
de Champagne**  
*Vice-président aux transports  
et à la mobilité*



**Valentin DETHOU**

**Communauté de communes  
du Bassin de Pompey**  
*Premier vice-président délégué  
aux mobilités et à l'intermodalité*



**Lucie ETONNO**

**Région des Pays de la Loire**  
*Conseillère régionale*



**Daniel BELLEGARDE**

**Communauté d'agglomération  
du Grand Avignon**  
*Vice-président délégué  
à la mobilité*



**Alain CARACO**

**Grand Chambéry**  
*Vice-président en charge  
des coopérations métropolitaines  
de mobilité*



**Damien CHARLET**

**Pays de Montbéliard Agglomération**  
*Deuxième vice-président en charge  
des mobilités*



**Luc FRANÇOIS**

**Saint-Étienne Métropole**  
*Vice-président en charge  
des transports et des mobilités*



**Julie FRÊCHE**

**Montpellier Méditerranée Métropole**  
*Vice-présidente déléguée aux  
transports et aux mobilités actives*



**Alain GEST**

**Amiens Métropole**  
*Président*



**Jean-Michel GUÉRINEAU**

**Agglobus Bourges**  
Président



**Renaud LAGRAVE**

**Région Nouvelle-Aquitaine**  
Vice-président en charge  
des mobilités & Président  
de Nouvelle-Aquitaine Mobilités



**Florence LASERRE**

**Syndicat des mobilités  
Pays Basque-Adour**  
Députée des Pyrénées-Atlantiques  
& Conseillère communautaire



**Daniel MEUNIER**

**Communauté urbaine  
du Creusot-Montceau**  
Premier vice-président délégué  
aux finances et aux transports



**Jean-François MONTAGNE**

**Communauté urbaine de Dunkerque**  
Vice-président en charge  
de la transition écologique  
et de la résilience



**Marylène PEYRARD**

**Valence Romans Mobilités**  
Présidente



**Sylvain LAVAL**

**Syndicat des Mobilités de l'aire  
Grenobloise**  
Président



**Roland LOMBARD**

**Communauté de communes  
Rumilly Terre de Savoie**  
Vice-président en charge  
des transports et mobilités



**Hervé MAUREY**

**Région Normandie**  
Sénateur de l'Eure  
& Conseiller régional



**Christine SEGUINAU**

**Région Nouvelle-Aquitaine**  
Conseillère régionale



**Marc ZEISEL**

**Syndicat mixte des transports  
urbains du Grand Nouméa**  
Délégué titulaire

# CONSEIL SCIENTIFIQUE

L'instance contribue à la réflexion de l'association sur l'évolution des grands enjeux de la mobilité durable. Depuis sa création en 2011, le Conseil scientifique a pour objet d'apporter un éclairage original au Conseil d'administration. Ses membres se composent d'élus, de chercheurs et d'anciens élus ayant contribué à l'émergence d'une véritable culture de la mobilité durable en France ainsi qu'en Europe.



**Bernard SOULAGE**

Président du Conseil scientifique

**Fanny ARAV**

Membre du Conseil économique, social et environnemental au titre de l'UNSA

**Claude ARNAUD**

Président de l'Institut Efficacy, ancien directeur de la recherche du groupe Veolia Transport

**Josiane BEAUD**

Ancienne vice-présidente de la Communauté d'agglomération de Chambéry

**Virginie BOUTUEIL**

Directrice adjointe du Laboratoire Ville Mobilité Transport (École des Ponts ParisTech – Université Gustave Eiffel)

**Corinne CASANOVA**

Ancienne vice-présidente de la Communauté d'agglomération du Lac du Bourget

**Sonia CHARDONNEL**

Chercheuse à l'Université de Grenoble

**Marie CHÉRON**

Responsable de la politique des véhicules à Transport & Environnement France

**Stéphane COPPEY**

Ancien président de Tisséo

**Daniel CUKIERMAN**

Ancien président de RATP/Transdev China

**Laetitia DABLANC**

Directrice de recherche à l'Université Gustave Eiffel

**Gérard FELDZER**

Ancien pilote de ligne, journaliste et fondateur de Carwatt

**Anne GÉRARD**

Ancienne vice-présidente du Grand Poitiers, ancienne conseillère régionale de la Région Nouvelle-Aquitaine, ancienne vice-présidente du GART, ancienne présidente du GIE Objectif Transport Public

**Frédéric HÉLAN**

Maître de conférences à l'Université de Lille

**Grégory KALFLÈCHE**

Professeur de droit à l'Université de Toulouse

**Vincent KAUFMANN**

Professeur à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne

**Raymond LANG**

Responsable du pôle mobilité chez France Nature Environnement

**Sonia LAVADINHO**

Chercheuse à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne

**Cécile MAISONNEUVE**

Senior fellow à l'Institut Montaigne

**André MILAN**

Ancien secrétaire confédéral transport de la CFDT

**Francis NAKACHE**

Président fondateur de ILITI, ancien directeur général de CAF

**Patrick OLIVA**

Ancien directeur du développement durable chez Michelin

**Christian PHILIP**

Ancien premier adjoint au maire de Lyon, ancien député, ancien premier vice-président du GART, ancien professeur des universités, ancien recteur

**Noël PHILIPPE**

Ancien directeur général adjoint transports de Rennes Métropole

**Catherine PILON**

Secrétaire générale du Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables

**Denis RAMBAUD**

Ancien vice-président de la Communauté d'agglomération de Mulhouse

**Alain RICHNER**

Animateur du réseau « Mobilité urbaine » de la FNAUT

**Jean-Pierre ROUME**

Ancien vice-président de la Communauté d'agglomération d'Aurillac

**Philippe SEGRETAIN**

Ancien président-directeur général de Transdev

**Camille THOMÉ**

Déléguée générale de Vélo & Territoires

**Jean-Paul TRAN-THIET**

Avocat spécialisé dans le droit européen et les transports

**Pierre VAN CORNEWAL**

Délégué général de Transport Développement Intermodalité Environnement

**Stéphanie VINCENT**

Maître de conférences au Laboratoire Aménagement Économie Transports (Université de Lyon)

# ÉQUIPE PERMANENTE



**Guy LE BRAS**

Directeur général  
Directeur général jusqu'au 31 mai 2024



**Benoît CHAUVIN**

Responsable du pôle technologie  
des transports et accessibilité



**Florence DUJARDIN**

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



**Mounia GROSJEAN**

Chargée de mission auprès  
du directeur général



**Alexandre MAGNY**

Directeur général adjoint  
Directeur général à compter du 1<sup>er</sup> juin 2024



**Benjamin MARCUS**

Directeur des ressources humaines  
et des affaires juridiques



**Nancy ARTHOZOUL**

Juriste



**Moulood HOUACINE**

Responsable communication



**Eve LANDAIS**

Juriste



**Timothée MANGEART**

Chargé d'étude



**Ismaël BLONDEAU**

Chargé d'études enquête TCU



**Karima CARBONNIER**

Assistante des pôles et chargée  
des enquêtes et des relations  
avec les adhérents



**Valérie CHARPENTIER**

Responsable des affaires générales  
et du secrétariat de la direction  
générale



**Céline SABATIER**

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



**Aurélie SENÉ**

Assistante de la direction  
des ressources humaines  
et des affaires juridiques



**Ivan SLASTANOVA**

Responsable du pôle mobilité  
durable et logistique urbaine

# CLUB DES PARTENAIRES

Notre club rassemble les industriels et les entreprises issus de la filière Transport. Associé aux orientations portées par le GART, chaque membre échange sur les enjeux actuels et futurs du secteur aux côtés des élus et de l'équipe permanente.



## Ils nous font confiance





10 propositions pour renforcer le modèle économique des AOM.....	<b>P.32</b>
Faisons évoluer le versement mobilité .....	<b>P.36</b>
Penser l'accessibilité comme un engagement qui bénéficie à tous...	<b>P.40</b>
Nos enseignements sur l'encadrement des véhicules en libre-service.....	<b>P.44</b>
Voyage d'études à Barcelone.....	<b>P.48</b>

# 2

## TOUR D'HORIZON DE NOS INITIATIVES



# 10

## PROPOSITIONS POUR RENFORCER LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DES AOM

**L**es enjeux climatiques et les objectifs fixés par la France dans le cadre de sa stratégie nationale bas carbone à l'horizon 2050 imposent une accélération de la décarbonation des mobilités dans laquelle nos réseaux de transport public, facilitant la mobilité du quotidien, ont toute leur place. Offrir des solutions de mobilité alternatives à tous les Français, quel que soit leur lieu de résidence ou d'activité, sur l'ensemble du territoire national, y compris dans les zones les moins peuplées : tel est le défi à relever pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Pour ce faire, ces dernières doivent simultanément poursuivre le développement de leurs réseaux de transport urbain et régional tout en favorisant leur intermodalité et en proposant des offres de mobilité adaptées dans les territoires où les transports collectifs ne sont pas efficaces. Par ailleurs, répondre à l'urgence environnementale nécessite un choc d'offre indispensable pour favoriser le report modal, mais impose aussi de décarboner les flottes de véhicules de transport public. Or, ces ambitions se traduisent par un mur d'investissement à réaliser auquel les sources actuelles de financement des AOM ne peuvent répondre à elles seules. Face à ce constat, le GART a dégagé un certain nombre de propositions visant à renforcer la résilience du modèle économique des transports publics. Les associations d'élus parties prenantes de la mobilité – Régions de France, France urbaine et Intercommunalités de France – partagent ces propositions. Conscient qu'il n'existe pas de ressource universelle, les élus du GART proposent différentes pistes qui pourraient, soit se conjuguer, soit être exclusives, tout en étant affectées à la compétence mobilité des AOM.

### 1 RÉPARTIR LES TAXES ISSUES DE LA ROUTE EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

Les recettes issues de la route s'élèvent à plus de 38 milliards d'euros dont plus de 31 milliards d'euros de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Parmi ces 31 milliards d'euros de TICPE, plus de 17 milliards d'euros sont fléchés directement au budget de l'État. L'objectif est donc d'affecter une part de ces 17 milliards d'euros issus de la TICPE au financement de la mobilité du quotidien. Cela représenterait un engagement fort de l'État pour œuvrer au développement de la mobilité collective et répondre aux enjeux climatiques.

### 2 AUGMENTER LA CONTRIBUTION DES USAGERS

Les AOM disposent de la liberté tarifaire et peuvent, si elles le souhaitent, faire évoluer la contribution des usagers qui est, en France, l'une des moins élevées d'Europe.

### 3 FLÉCHER UNE PARTIE DES RECETTES DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES VERS LA MOBILITÉ

Au regard de la fin des actuelles concessions autoroutières d'ici 2031 à 2036 et de la transposition de la directive Eurovignette, il pourrait être envisagé que le nouveau système de recettes (péages et/ou redevances d'infrastructures) soit fléché vers les politiques de mobilité du quotidien.

### 4 BAISSER LA TVA À 5,5% POUR LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Historiquement à 5,5%, le taux de TVA appliqué aux transports du quotidien a été relevé par deux fois, à 7% puis 10% en 2012 et 2014. Revenir au taux de 5,5% confirmerait les transports du quotidien comme un service de première nécessité.

### 5 AFFECTER UNE PARTIE DES RECETTES PROVENANT DE LA FISCALITÉ ENVIRONNEMENTALE À LA MOBILITÉ

L'objectif serait d'affecter une partie des recettes provenant du système d'échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (SEQE-UE) que l'Union européenne reverse aux États membres. Deux marchés du carbone vont co-exister : le premier, en place depuis 2005 pour les grandes industries et l'aérien, et le second qui entrera en vigueur en 2027 ou 2028 pour les secteurs routier et du bâtiment. Les États membres doivent désormais affecter 100 % des recettes issues du marché historique à des actions en faveur du climat tandis que celles du second marché pourront notamment être fléchées vers les transports publics et les mobilités alternatives, si le gouvernement faisait ce choix.

### 6 FAIRE ÉVOLUER LE VERSEMENT MOBILITÉ

Impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés, le versement mobilité contribue au financement des AOM urbaines en Île-de-France et hors Île-de-France. Différentes évolutions sont proposées pour garantir aux AOM urbaines des marges supplémentaires par un abaissement du seuil, un relèvement des taux plafonds ou la création d'une majoration « offre supplémentaire ». L'opportunité de mettre en place un versement mobilité à la faveur des régions agissant en tant qu'AOM locale de substitution en lieu et place des communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité est également interrogée tout comme l'évolution du versement mobilité additionnel des syndicats mixtes SRU afin de faire évoluer ses modalités de collecte et financer des actions ou des services contribuant à l'intermodalité (RER métropolitains ou cars express par exemple).

### 7 AFFECTER UNE PARTIE DES RECETTES DU SECTEUR AÉRIEN À LA MOBILITÉ, VOIRE APPLIQUER, PAR ÉQUITÉ FISCALE, LA TICPE SUR LE KÉROSÈNE

Le secteur aérien pourrait légitimement contribuer directement au financement de la mobilité du quotidien considérant qu'il est, d'une part responsable d'émissions de CO2 et de polluants atmosphériques, et d'autre part, profite d'une fiscalité avantageuse en comparaison des autres modes de transport, d'autant plus qu'il bénéficie directement de la desserte des réseaux de transport public. Différents leviers fiscaux peuvent ainsi être analysés tels qu'un assujettissement progressif de la TICPE sur le kérosène ou des taxations additionnelles aux taxes existantes.

### 8 FAIRE CONTRIBUER LES LIVRAISONS DE LOGISTIQUE URBAINE

L'augmentation croissante des livraisons de colis à domicile génère des impacts négatifs en termes de pollution ou de congestion par exemple, et notamment sur nos réseaux de transport public. De ce point de vue, il est proposé d'actionner différents leviers en s'inspirant notamment d'initiatives étrangères (État du Colorado, Barcelone...) : une écocontribution sur les colis livrés à domicile, voire un mécanisme de taxation du chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce et/ou de leurs plus importants transporteurs. Ces différents leviers permettront non seulement de contribuer à la mobilité du quotidien, mais aussi de redynamiser le commerce de centre-ville en modifiant les comportements d'achat des Français par l'incitation à la livraison en point-relais.

### 9 FINANCER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PAR LES PLUS-VALUES IMMOBILIÈRES ET FONCIÈRES

Plusieurs tentatives de mise en place de taxation des plus-values immobilières liées à la réalisation d'infrastructures de transport public ont échoué en France. Différentes expériences européennes et internationales réussies démontrent l'intérêt de s'y intéresser de nouveau pour permettre aux AOM de bénéficier en partie des plus-values générées par les infrastructures qu'elles développent aux moyens de mécanismes fiscaux : taxe additionnelle à la taxe foncière ou à la taxe spéciale d'équipement, généralisation de la taxe sur les bureaux en vigueur en Île-de-France, taxe sur les plus-values immobilière et foncière réalisées dans le cadre de cessions de grands projets immobiliers...

### 10 INTRODUIRE DES DISPOSITIFS DE MAÎTRISE, VOIRE DE RÉDUCTION, DE L'USAGE DE LA VOITURE PARTICULIÈRE ET MOBILISER TOUT OU PARTIE DES RECETTES POUR FINANCER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ALTERNATIVE

Avec les objectifs de réduction de notre empreinte environnementale et de qualité de l'air, il est nécessaire de repenser les outils de maîtrise de la place de la voiture particulière. Il est donc proposé de réinterroger le dispositif des péages urbains, au regard des expériences européennes (Italie, Norvège...), voire de mettre en place une carte multimodale pour tous les automobilistes leur permettant d'utiliser soit l'espace public, soit le réseau de transport public.

# TOUR D'HORIZON DE NOS INITIATIVES

## 18 JANVIER ● Transition écologique, modèle économique et titre unique au programme des vœux 2023

Élus et techniciens adhérents du GART, parlementaires, membres du Club des partenaires, industriels et opérateurs, tous ont répondu présent à la traditionnelle cérémonie des vœux du GART. Organisé à Paris, l'événement a rassemblé plus de 200 convives.



## 7 & 8 FÉVRIER ● Lancement des travaux pour la mise en place d'un billet unique dans les transports

Dans l'une de ses sept propositions adressées aux candidats à la Présidentielle 2022, le GART proposait le développement à l'échelle nationale d'un titre unique pour toutes les mobilités. Lors des vœux 2023, le président du GART avait fait part au ministre délégué chargé des Transports de l'importance de ce projet. Début février, le ministre a lancé un hackathon dans le but de mobiliser l'ensemble des acteurs français et parvenir à développer une solution concrète pour mettre en œuvre le billet unique et simplifier ainsi les déplacements sur tous les territoires et réseaux de transport en France. Dans cette perspective, un groupe de travail a été constitué par la DGITM et l'Agence de l'Innovation pour les Transports, en collaboration avec les représentants du GART, de Régions de France, de l'UTP et d'experts en normalisation dans le but de préparer cet événement. 70 représentants de l'écosystème répartis en 10 équipes ont présenté leur solution lors de ce rassemblement. France Moov' et Pass LEM ont été sélectionnés comme lauréats par le jury auquel le président du GART a participé. Ces solutions ont ensuite été accompagnées par l'Agence de l'Innovation pour les Transports afin d'étudier leur déploiement.

## 27 FÉVRIER ● Réaction du GART au plan en faveur des transports annoncé par la Première ministre à l'occasion de la remise officielle du rapport du COI

Ce plan insiste sur l'importance des transports du quotidien, notamment avec la création de RER métropolitains. Sachant que les transports sont la première source d'émissions de gaz à effet de serre, les RER métropolitains renforceront l'indispensable lutte contre le changement climatique qui est une priorité absolue pour notre pays. Dans leur réaction, les élus du GART ont insisté sur l'importance d'investir également dans la mobilité rurale et périurbaine. C'est d'ailleurs ce qu'ont permis les troisième et quatrième appels à projets en cours de déploiement. Enfin, les élus du GART ont demandé que ce plan d'investissement dans les transports ferroviaires s'accompagne de mesures permettant de redonner des marges de manœuvre aux AOM en matière de fonctionnement.



# FAISONS ÉVOLUER LE VERSEMENT MOBILITÉ



**P**armi ses 10 propositions pour renforcer le modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), le GART a travaillé différentes pistes en matière d'évolution du versement mobilité.

La première consisterait à baisser le seuil du versement mobilité. À sa création et jusqu'en 2015, le seuil du versement mobilité était fixé à plus de 9 salariés. Il concerne, depuis 2016, les employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés. Cette hausse du seuil avait pour but d'harmoniser les seuils d'effectifs pour les déclarations sociales. Toutefois, comment justifier que les employeurs de moins de 11 salariés, bénéficiant tout autant des services de mobilité, ne contribuent pas à leur financement ? Pour y parvenir, le GART propose de baisser le seuil d'assujettissement du versement mobilité à compter du premier salarié. Cette proposition permettrait de ne pas alourdir la fiscalité des employeurs aujourd'hui assujettis au versement mobilité et amènerait une équité entre les employeurs qui profitent tous du réseau de transport, quelle que soit leur taille. Une autre option pourrait être d'assujettir les employeurs de moins de 11 salariés à un taux de versement mobilité réduit, à l'instar de ce qui se pratique pour la contribution unique à la formation professionnelle (0,55% de la masse salariale brute jusque 10 salariés et 1% à partir de 11 salariés). Cela permettrait aux employeurs de moins de 11 salariés de contribuer au financement de la mobilité à un taux réduit de versement mobilité pour ne pas trop alourdir leur fiscalité.

La seconde piste proposée par le GART réside dans la majoration des taux plafonds du versement mobilité en cas de mise en place d'un service structurant ou d'une offre complémentaire. En dehors du bonus « commune touristique » en 2010 (+ 0,20%), les taux plafonds du versement mobilité des AOM hors Île-de-France n'ont pas évolué depuis 1992. Cela implique donc que certaines collectivités, dont la majorité des AOM dotées d'un TCSP lourd, sont d'ores et déjà au plafond du versement mobilité et ne disposent plus de marges d'évolution.

C'est notamment par une hausse du taux de versement mobilité en zone centrale que le gouvernement a consolidé le financement d'Île-de-France Mobilités pour la période 2023-2030 dans le cadre de la loi de finances pour 2024. Ainsi, le GART propose d'augmenter les taux plafonds du versement mobilité pour les différentes strates d'AOM ou de créer un bonus « Offre supplémentaire ». Une AOM, d'ores et déjà au taux plafond de versement mobilité, pourrait actionner ce bonus à la condition d'un développement, d'une refonte ou d'une amélioration substantielle de l'offre de mobilité nécessitant des dépenses d'investissement ou de fonctionnement nouvelles. L'AOM devra mentionner dans sa délibération les services complémentaires qui seront développés sur son territoire et qui justifient cette majoration de versement mobilité.

La troisième piste du GART pour faire évoluer le versement mobilité consiste à permettre aux régions hors Île-de-France de lever le versement mobilité lorsqu'elles sont AOM locales de substitution. À la suite de la loi d'orientation des mobilités (LOM), plus de 50% des communautés de communes, qui n'étaient pas encore AOM, ont laissé la compétence mobilité à leur région, devenue en conséquence AOM locale de substitution sur le territoire des communautés de communes concernées. Il s'agirait ainsi de permettre aux régions, qui agissent en tant qu'AOM de substitution, de prélever le versement mobilité pour financer l'offre de mobilité locale, dans les mêmes conditions qu'une communauté de communes qui s'est emparée de la compétence mobilité.

Enfin, le GART suggère de faire évoluer les modalités de collecte du versement mobilité additionnel. Les syndicats mixtes de type « loi SRU » peuvent lever ce dernier pour financer des actions d'intermodalité de manière à favoriser la mobilité entre les territoires de leurs membres. Deux propositions d'évolution du versement mobilité additionnel pourraient être étudiées. Tout d'abord, faire évoluer le périmètre de perception du versement mobilité additionnel qui fait référence, depuis la LOM, à la notion d'aire urbaine que l'INSEE n'utilise plus et ne fait donc plus évoluer. Lier le périmètre de perception du versement mobilité

additionnel aux limites territoriales des EPCI qui composent le syndicat mixte SRU serait plus pertinent afin de mieux correspondre aux besoins de mobilité des territoires. Ensuite, revoir les modalités de cumul entre versement mobilité et versement mobilité additionnel afin de flécher les ressources complémentaires vers des actions ou des services contribuant à l'intermodalité (services express régionaux métropolitains ou cars express par exemple). Depuis la loi SRU, le taux plafond de versement mobilité additionnel levé dans les aires urbaines et hors ressort territorial est de 0,5%. Cependant, depuis la LOM, l'ensemble du territoire national est désormais couvert par une AOM. Dans les ressorts territoriaux, le cumul versement mobilité et versement mobilité additionnel ne peut dépasser un certain seuil fixé par la loi et par circulaire, impliquant qu'on ne peut finalement lever du versement mobilité additionnel que dans les territoires de moins de 100 000 habitants. Ainsi, il pourrait être proposé de faire du versement mobilité additionnel, un « vrai » versement mobilité additionnel en permettant de le lever dans tous les ressorts territoriaux mais à un taux inférieur à 0,5%, la nouvelle assiette étant plus large que l'actuelle. Des simulations pourraient être menées avec l'aide de l'URSSAF Caisse nationale pour estimer le rendement potentiel de cette mesure et fixer le taux le plus adéquat.

Ces différentes pistes d'évolution du versement mobilité ont été proposées au débat parlementaire, dans le cadre du projet de loi de finances 2024, via le dépôt d'amendements par des députés ou sénateurs. À l'Assemblée nationale, en raison du recours à l'article 49.3 de la Constitution pour le vote du texte en première lecture, les amendements n'ont pu être défendus. En revanche, ils ont été discutés au Sénat au cours d'un long débat sur la nécessité de consolider le modèle économique des AOM même s'ils n'ont finalement pas été retenus.

# TOUR D'HORIZON DE NOS INITIATIVES

**23 MAI**

## Une conférence sur le binôme Régions-Intercommunalités engagé dans les mobilités du quotidien

Organisé à Nantes en partenariat avec la Région des Pays de la Loire, cet événement du GART s'est ouvert avec l'intervention du rapporteur général et membre du COI, Pierre-Alain Roche. Les échanges ont ensuite réuni autour de la table plusieurs intervenants : Louis Nègre, président du GART, Roch Brancour, vice-président et président de la commission infrastructures, transports et mobilités durables de la Région des Pays de la Loire, Bertrand Affilé, deuxième vice-président de Nantes Métropole, et Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables.



**27 & 28 JUIN**

## Deux conférences consacrées à l'accessibilité et au modèle économique de la mobilité



**12 JUILLET**

## FAQ du GART à la suite de la publication de l'arrêté fixant l'aide exceptionnelle de 100 M€ en faveur des AOM

En fin d'année 2022, le ministre délégué chargé des Transports avait annoncé l'octroi d'une enveloppe exceptionnelle de 300 millions d'euros pour aider les AOM urbaines à faire face à la hausse des coûts énergétiques : 200 millions d'euros pour Île-de-France Mobilités et 100 millions d'euros pour aider les autres AOM. À l'issue de travaux menés avec le GART, Intercommunalités de France et France urbaine, les critères de répartition de l'enveloppe de 100 millions d'euros ont été définis par l'arrêté du 18 avril 2023. La répartition effective de l'aide par AOM a été officialisée par l'arrêté du 29 juin 2023. Le GART a édité une foire aux questions afin de répondre aux interrogations de ses adhérents quant aux modalités de mise en œuvre opérationnelle de l'aide.



**27 JUIN**

## Assemblée générale 2023 : Louis Nègre réélu président du GART

Les élus titulaires et suppléants de l'association ont réélu à l'unanimité Louis Nègre à la présidence pour un mandat de trois ans. « *Je ne ménagerai pas mes efforts lors de ces trois prochaines années que je souhaite productives et efficaces en faveur des mobilités du quotidien. La mobilité doit être placée au cœur des politiques tant elle est structurante pour la vie quotidienne de nos concitoyens. L'État doit être au rendez-vous en assurant aux AOM urbaines et régionales un financement à la hauteur des enjeux climatiques, énergétiques et de santé publique qui nous font face.* » Le Conseil d'administration a été partiellement renouvelé lors de cette Assemblée générale, composé de 48 élus dont 11 nouveaux membres.



# PENSER L'ACCESSIBILITÉ COMME UN ENGAGEMENT QUI BÉNÉFICIE À TOUS



**C**'est à Paris que s'est tenue les 6 et 7 décembre derniers, la deuxième édition des Intermobil-Idées. Ce rendez-vous annuel du GART a pour objectif d'aborder un enjeu protéiforme sous un angle prospectif. Après une première édition 2022 consacrée au thème "La mobilité au cœur des politiques publiques", l'édition 2023 a porté le débat sur la thématique « Agir pour une mobilité plus inclusive et solidaire », avec près de 80 directeurs, responsables et techniciens de la mobilité adhérents présents durant ces deux jours d'échanges.

La loi d'orientation des mobilités de 2019 a réaffirmé le droit à la mobilité pour tous en introduisant de nouvelles dispositions en matière de mobilité solidaire. Désormais, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales, régionales et Île-de-France Mobilités se voient confier la capacité d'organiser des services de mobilité solidaire. Le GART défend une approche solidaire et inclusive de ce principe, vis-à-vis des territoires comme des publics, pour faire face aux besoins immédiats des usagers, en imaginant conjointement les villes et les mobilités de demain. Dans cette perspective, le GART a souhaité inscrire ses Intermobil-idées sous le prisme de la mobilité solidaire. L'occasion, d'une part, de dresser un état des lieux avec des experts reconnus, et d'autre part, de proposer un panorama des plans d'actions engagés par des autorités organisatrices adhérentes.

Au préalable, Jean-Laurent Cassely, journaliste et co-auteur de "La France sous nos yeux" avec Jérôme Fourquet, a dressé un panorama de l'évolution des modes de vie des Français et des besoins de mobilité qui en découlent. Insistant sur la nouvelle hiérarchie des territoires, où les métropoles occupent une place de choix, Jean-Laurent Cassely s'est interrogé sur la réalité du changement de comportement des Français favorables dans les enquêtes d'opinion au reflux de l'automobile mais peu disposés à modifier en profondeur leurs habitudes. Plus qu'une ère de démobilité, c'est sans doute l'ère des nouvelles mobilités qui s'ouvrent à nous.

Outre l'égalité entre les territoires, il convient de veiller à l'égalité des publics, en levant les différents freins à l'accès aux mobilités. L'un de ces freins relève de l'accessibilité. Les AOM travaillent

aux aménagements de leurs équipements et de leurs services pour les rendre plus inclusifs : aux personnes à mobilité réduite ou atteintes d'autres handicaps, comme à celles ayant des besoins spécifiques en termes d'horaires ou de lieux de desserte. L'atelier « Agir pour une mobilité plus inclusive et solidaire » a mis en exergue les initiatives de plusieurs autorités organisatrices dans ce domaine. La Région Occitanie a présenté les États généraux de la mobilité solidaire qu'elle a lancés le 30 novembre 2023. Autre retour d'expérience présenté lors de cet atelier, l'initiative du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise qui vise à favoriser l'accès à la mobilité pour tous en mettant en œuvre des dispositifs humains et matériels permettant le développement de l'autonomie des personnes en situation de handicap ou de fragilité.

Les Intermobil-idées se sont clôturées par une réunion des directeurs Transport par type d'AOM. Les représentants des métropoles, des intercommunalités et des régions adhérentes ont ainsi pu échanger plus spécifiquement avec l'équipe permanente du GART.

Les Intermobil-Idées s'inscrivent résolument comme un espace d'échanges variés et mutuellement enrichissants tant pour les experts amenés à s'exprimer que pour les techniciens adhérents de l'association.



# TOUR D'HORIZON DE NOS INITIATIVES



## 27 JUILLET ● Le titre unique de transport présente sa feuille de route

Au cours de l'année, la DGITM et l'Agence de l'Innovation pour les Transports ont animé des réunions de travail, dans différentes configurations avec les AOM, les opérateurs, ainsi que les représentants des usagers. Ces échanges ont permis de construire une vision commune du projet de titre unique. Cette vision s'incarne dans une feuille de route partagée avec tout l'écosystème et validée en juillet 2023 par le ministre délégué chargé des Transports.

## 17 OCTOBRE ● Le GART désigne deux vice-présidents délégués aux SERM

Il s'agit de Gérard Chausset - président de la commission transports de Bordeaux Métropole et administrateur du GART - qui est désigné vice-président délégué aux services express régionaux représentant les Métropoles, et de Jean-Pierre Serrus - vice-président en charge des transports et de la mobilité durable de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur et administrateur du GART - qui est désigné vice-président délégué aux services express régionaux métropolitains représentant les régions.



## 17 AU 19 OCTOBRE ● 8 000 participants réunis à Clermont-Ferrand pour les RNTP 2023 !

Les Rencontres nationales du transport public représentent une belle opportunité d'échanges et de visibilité pour les acteurs de la filière. Cette édition a investi un territoire engagé dans un ambitieux programme de développement de la mobilité, avec la participation des décideurs institutionnels locaux, Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération Clermontoise. Les AOM étaient présentes au côté des opérateurs, des constructeurs, des industriels et de tous celles et ceux qui font avancer la mobilité durable. Élus et techniciens issus des collectivités ont arpenté les allées du salon pour découvrir les dernières solutions proposées par le secteur. L'occasion également d'échanger et de partager leurs retours d'expériences sur les enjeux du moment (modèle économique, services numériques, transition énergétique...) lors du Congrès GART-UTP.



# NOS ENSEIGNEMENTS SUR L'ENCADREMENT DES VÉHICULES EN LIBRE-SERVICE



**V**élos en libre-service, autopartage, free-floating... Les véhicules en libre-service (VLS), qui se caractérisent par la mise à disposition de véhicules dans l'espace public pour une utilisation de courte durée, ne sont pas nouveaux

mais ont connu un développement important au cours des dernières années, à la fois dans le type de services proposés et dans la couverture territoriale. Afin d'éclairer le développement récent de ces services de mobilité, le GART a réalisé une enquête en ligne auprès de ses adhérents et des collectivités françaises entre novembre 2022 et janvier 2023. Cette démarche avait pour objectif de réaliser un état des lieux de l'offre, de dresser un portrait des caractéristiques opérationnelles ainsi que de comprendre les choix d'encadrement et de régulation engagés par les collectivités locales. 159 collectivités ont répondu, permettant de recenser 191 services différents (36 collectivités répondantes ont 2 services ou plus sur leur territoire, et 73 collectivités répondantes n'en ont aucun).

Les vélos en station et l'autopartage en station sont les types de véhicules en libre-service les plus répandus, mais les trottinettes et les vélos en free-floating sont eux aussi présents dans tous les types de territoires. L'autopartage sans stations et les scooters en free-floating ne sont en revanche présents que dans les plus grandes intercommunalités.

Les vélos en libre-service en station sont opérés dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) ou d'un marché public. Pour les vélos, trottinettes et scooters en free-floating, c'est le plus souvent le régime de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public qui prime : un ou plusieurs opérateurs sont autorisés à opérer un service à condition de respecter un certain nombre de règles fixées par la collectivité. Les services d'autopartage, avec et sans stations, sont quant à eux dans des situations très variées suivant

les territoires : DSP, régie, marché public, autorisation, parfois combinées avec un label ou une charte.

À l'exception des vélos en station, les véhicules en libre-service sont en général faiblement intégrés avec les transports collectifs des territoires sur lesquels ils sont présents. L'enquête a toutefois permis de recenser plusieurs cas de tarification combinée ou d'accessibilité via l'application de transport collectif des services en free-floating.

Plus de la moitié des services recensés, tous types de véhicules en libre-service confondus, sont présents dans plusieurs communes de l'intercommunalité. Pour près d'un quart d'entre eux, ils sont mêmes présents dans six communes différentes ou plus.

Les trottinettes, vélos et scooters en free-floating présentent des enjeux nouveaux de gestion de l'espace public dans la mesure où la technologie proposée permet de terminer sa course n'importe où. Pour que ces services ne gênent pas les autres usagers de l'espace public, environ 80% des collectivités interrogées ont mis en place un système de « semi-floating », c'est-à-dire des zones dédiées en dehors desquelles il est interdit de terminer sa course. Les collectivités sont également nombreuses à avoir mis en place des zones de limitation de la vitesse ou des zones d'interdiction du stationnement ou de la circulation.

# TOUR D'HORIZON DE NOS INITIATIVES

## 19 OCTOBRE ● Versement mobilité : une ressource indispensable pour assurer l'avenir de la mobilité durable

Dans une tribune diffusée le 18 octobre 2023 dans Les Echos, les responsables locaux du MEDEF se sont inquiétés des perspectives d'augmentation du versement mobilité. Le GART a souhaité réagir à cette tribune via un communiqué de presse. L'association a rappelé que le versement mobilité avait permis de développer une offre de mobilité répondant, à la fois, aux déplacements domicile-travail, domicile-études ainsi qu'à ceux de la vie quotidienne. Et de préciser que les employeurs publics et privés étaient les premiers bénéficiaires d'un réseau de transport efficient, contribuant grandement à leur attractivité ainsi qu'à l'emploi local. Par ailleurs, les représentants des MEDEF locaux ont évoqué un modèle économique du transport public à bout de souffle. Une position partagée par le GART qui a rappelé qu'un mur de plus de 100 milliards d'euros de dépenses de fonctionnement et d'investissement se dressait devant les AOM d'ici à 2030. La mobilité représente le premier poste de dépenses des AOM urbaines et régionales. Elles sont au maximum de leur capacité contributive et en appellent à l'État qui, à ce jour, n'apporte aucune réponse pour les AOM hors Île-de-France. Les élus du GART ont également souligné qu'à la suite de discussions entre le GART et le MEDEF, la loi d'orientation des mobilités avait instauré le comité des partenaires en 2019. Il s'agit d'une avancée majeure en matière de concertation qui permet aux AOM de consulter les employeurs en matière d'offre de mobilité et de recueillir leurs propositions d'amélioration de la desserte des zones d'emplois. Le GART invite donc les employeurs publics et privés à s'impliquer activement en sollicitant leur AOM au sein du comité des partenaires.



## 8 NOVEMBRE ● Charles-Éric Lemaigen, nouveau président du GIE Objectif Transport Public

Vice-président grands équipements, connexions métropolitaines et parkings en ouvrage d'Orléans Métropole et 2<sup>e</sup> vice-président du GART, Charles-Éric Lemaigen succède à Marc Delayer. Le nouveau président a pour objectif de « continuer à promouvoir la mobilité durable en France et en Europe, de porter la voix du GART et de l'UTP lors des manifestations organisées par le GIE ».

## 29 NOVEMBRE ● Remise au cabinet du ministre des Transports d'un dossier sur l'évolution technique et réglementaire des aires de livraison

Le GART travaille, dans le cadre de sa mission sur la logistique urbaine, sur l'amélioration des conditions de livraison en ville. L'association est force de proposition, et le démontre une fois de plus, avec la remise d'un dossier à l'État.

## 6 DÉCEMBRE ● Une aide de 50 M€ au profit des opérateurs de services réguliers de transport public affectés par la crise sanitaire de 2020. Quid des AOM ?

Au-delà des conditions d'attribution de cette aide qui font qu'elle ne bénéficiera, en fait, qu'à un seul opérateur, le GART et AGIR se sont étonnés qu'elle ne soit pas accessible à tous les opérateurs urbains et régionaux quel que soit leur taille, leur statut et leur localisation en Île-de-France ou en province. Les deux structures ont par ailleurs rappelé que les pertes des opérateurs avaient été largement compensées par les AOM dans le cadre des relations contractuelles qui les lient. Les AOM ont, elles-mêmes, été lourdement impactées par la crise du COVID et le GART demande à ce titre, avec insistance mais sans succès jusqu'à présent, que les avances remboursables accordées aux AOM urbaines de province soient transformées en subvention. Et de rappeler que les régions n'ont pu bénéficier ni des avances remboursables durant la crise sanitaire ni de l'aide de l'État concernant la hausse des coûts énergétiques.





# VOYAGE D'ÉTUDES À BARCELONE

**L**e GART a organisé un déplacement à Barcelone du 15 au 17 novembre 2023. Composée d'élus, de membres du Conseil scientifique et de salariés du GART, cette délégation a alterné rendez-vous institutionnels avec la Generalitat et la ville de Barcelone, et rencontres techniques avec les opérateurs principaux que sont FGC et TMB.

Ces trois jours de visite ont permis de mieux appréhender l'organisation de la mobilité au sein de cette métropole qui se caractérise par une très grande densité et où les modes actifs - marche à pied en tête - représentent 50 % de la part modale. Les échanges avec la ville de Barcelone ont porté essentiellement sur la politique de réaménagement urbain autour de la question des superblocs initiés en 2017. Cette nouvelle organisation urbaine vise à réduire la circulation automobile dans certaines zones de la ville, en créant des espaces publics plus larges, plus verts et plus conviviaux pour les habitants.

Dans le détail, les superblocs sont composés de plusieurs blocs carrés issus de l'organisation quadrangulaire découlant de la mise en œuvre du plan hippodamien proposé par l'urbaniste Ildefonso Cerdà en 1860. Ces blocs sont reliés entre eux par des rues périphériques où circulent les véhicules. Les rues internes sont réservées aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics, à une vitesse limitée de 10 km/h. Les intersections sont transformées en places, en jardins, en terrains de jeux ou en équipements communautaires. Ainsi, les superblocs visent à améliorer la qualité de l'air,

à réduire le bruit, à favoriser la biodiversité, à promouvoir la mobilité active, à renforcer le lien social, à stimuler l'économie locale et à augmenter la sécurité.

Le projet des superblocs a été lancé en 2016 par la municipalité de Barcelone, dans le cadre du Plan de mobilité urbaine 2013-2018. Le premier superblock a été mis en place dans le quartier de Poblenou, dans le district de Sant Martí. Il a suscité, à l'origine, des réactions contrastées, entre les partisans du changement et les opposants qui craignaient un moindre confort dans leur déplacement ou une perte de rentabilité pour les commerçants situés à l'intérieur des superblocs. Le projet a donc été ajusté en fonction des besoins et des demandes des habitants, en impliquant les acteurs locaux dans le processus de conception et d'évaluation. Le plan prévoit de créer 503 superblocs à l'horizon 2030, couvrant la quasi-totalité du territoire urbain.

Avec la Generalitat de Catalunya, la délégation du GART a pu aborder la délicate répartition des compétences entre la Generalitat, la ville de Barcelone et l'État central. Contrairement à la France, l'agglomération de Barcelone dispose de peu de compétences en matière d'organisation de la mobilité, l'essentiel des politiques publiques sur ce secteur étant porté par la ville. En matière de financement, plusieurs pistes ont été évoquées, notamment une fiscalité sur la livraison des marchandises en ville, au travers la volonté d'instaurer une taxe dite « Amazon ». Cette dernière n'a pas pu être réellement expérimentée à la suite d'une décision de justice mettant un terme à ce dispositif.



Le GART remercie l'ensemble de son équipe pour sa participation à la conception de cette publication.

#### **SOUS LA DIRECTION DE**

Guy LE BRAS, directeur général du GART  
Alexandre MAGNY, directeur général adjoint du GART

#### **SUIVI DE PUBLICATION**

Mouloud HOUACINE, responsable communication du GART

#### **CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES**

Couverture : Ross Helen

p.2 : iStock

p.4-5 : iStock

p.6-7 : Adobe Stock

p.8 : Bruno Mazodier

p.12-13 : Adobe Stock

p.14-15 : Adobe Stock

p.16-17 : Augustin Detienne ; Alpaca

Productions-Métropole de Lyon ; Région

Pays de la Loire ; Languedoc-Roussillon-

Midi-Pyrénées ; Antoine Mercusot ;

Martin Launay-Ville de Saint-Nazaire

p.18-19 : Eurométropole de Metz ; Nevers

Agglomération ; Antoine Mercusot ;

Conseil régional Bourgogne-Franche-

Comté-Michel Joly ; IDFM ; SMTC ;

Région Hauts-de-France ; Ville

et Eurométropole de Strasbourg ;

Région Sud

p.20-21 : Patrick Garçon-Nantes

Métropole ; Grand Poitiers ;

Communication Grand Avignon ; Grand

Chambéry ; Pays de Montbéliard

Agglomération ; Communauté

de communes du Bassin de Pompey

p.22-23 : Région Nouvelle-Aquitaine ;

SMMAG ; Communauté de communes

Rumilly Terre de Savoie ; Région

Normandie ; Communauté urbaine

Creusot-Montceau ; Communauté

urbaine de Dunkerque ; A. Gilbert ; Ville

de Nouméa

p.24 : Bruno Mazodier

p.26-27 : Bruno Mazodier

p.28-29 : iStock

p.30-31 : Adobe Stock

p.34 : Bruno Mazodier

p.35 : Adobe Stock

p.36 : Adobe Stock

p.38-39 : GART ; Adobe Stock

p.40-41 : Adobe Stock ; GART

p.42-43 : Adobe Stock ; Région Sud ;

Bruno Mazodier

p.44-45 : Adobe Stock ; GART

p.46-47 : Adobe Stock ; Bruno Mazodier ;

Adobe Stock

p.48-49 : iStock

p.51 : Adobe Stock

#### **CONCEPTION GRAPHIQUE & RÉALISATION**

Agence Cithéa.

#### **DATE DE PUBLICATION**

Mai 2024

Notre rapport annuel est disponible sur notre site internet [www.gart.org](http://www.gart.org)



