

Rapport moral du président

Assemblée générale 2019

Mes Chers Collègues,

Nous voici réunis pour notre Assemblée Générale Ordinaire qui va statuer sur l'activité de l'année 2018. Cette Assemblée Générale est une réunion importante car elle permet de faire le point sur une activité qui a été particulièrement riche au cours des derniers mois. Elle est aussi importante car elle sera la dernière Assemblée Générale de notre mandat puisque nous verrons, en 2020, le renouvellement complet de nos instances.

Exceptionnellement, cette année, nous avons invité à cette réunion nos collègues directeurs transports des collectivités adhérentes du GART qui nous accompagnent consciencieusement et fidèlement. Je les remercie de leur soutien et d'avoir répondu à cette invitation. Je leur souhaite la bienvenue.

Je suis aussi très heureux de vous recevoir, dans ma ville, à Cagnes/Mer. Vous êtes déjà bien placés, en ce lieu, pour en découvrir une des richesses en termes de patrimoine : son hippodrome, un des plus beaux de France et, incontestablement, sans doute le mieux placé ! De même que vous aurez l'occasion en fin d'après-midi de découvrir le musée consacré à Pierre-Auguste Renoir, avec ses 16 toiles originales et son jardin.

Mais, revenons à l'essentiel, notre réunion de cet après-midi afin d'aborder tous les sujets qui nous rassemblent.

C'est pourquoi, sans plus attendre, je rentre dans le vif du sujet des activités de notre association depuis sa dernière Assemblée Générale (en novembre 2018).

Pour commencer et parce qu'elle a une incidence immédiate et directe sur la mobilité, je souhaite aborder la réforme du stationnement de façon à en esquisser un premier bilan. C'est un combat que le GART a mené en tant que pionnier de cette réforme qui a été une véritable révolution pour certain.

Nous sommes fiers d'avoir initié cette avancée pour la mobilité de nos centres-villes.

Après plus d'un an de mise en œuvre, nous constatons que cette réforme produit des premiers résultats très encourageants.

Nous commençons en effet à atteindre des taux de respect du stationnement beaucoup plus importants qu'auparavant, et nous ne sommes pas loin de l'objectif que nous avons envisagé du doublement du taux de respect de la réglementation et ceci, quelle que soit la taille de la ville concernée.

Cela se traduit dans de très nombreuses villes par une amélioration de la rotation sur les places de stationnement, ayant pour conséquence directe un meilleur taux de disponibilité des places dans des secteurs auparavant saturés et donc un soutien concret à un commerce de proximité qui a besoin de pouvoir accueillir facilement ses clients potentiels.

En outre, des premiers résultats concrets en termes de report modal vers les transports en commun et le vélo sont constatés dans certaines métropoles.

Cette évolution positive est une avancée pour lutter contre le changement climatique et un bénéfice pour nos concitoyens en termes de santé publique.

Enfin, 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.

Ce résultat entraîne une capacité d'investissement supplémentaire pour un meilleur fonctionnement du service, au bénéfice de ses usagers.

Ainsi, pour résumer et bien que ces tendances mériteront d'être confirmées dans les prochains mois, il semble donc que ce nouveau dispositif soit utile et profitable pour nos centres urbains, et notamment pour le dynamisme des commerces de centre-ville.

Plus précisément, je peux, d'ailleurs, vous donner quelques chiffres qui figureront dans l'enquête-bilan réalisée par le GART et le CEREMA :

- Le coût moyen de la 1ère heure de stationnement a baissé (1,33 € en 2019 contre 1,35 € en 2015),
- Les FPS sont, aux 2/3, fixés à un montant inférieur à 25 €,
- En moyenne, le nombre de FPS par place est inférieur au nombre de PV (10,9 contre 12,5) ce qui, rapproché de l'amélioration des recettes prouve que la nouvelle législation a permis une amélioration très nette du respect de la réglementation,
- Et, enfin, le taux de contestation est très faible puisque le taux de RAPO (recours administratif préalable obligatoire) est seulement de 3,3 %.

Ici même dans une ville moyenne de 50.000 habitants nous atteignons désormais des chiffres de respect de la réglementation de l'ordre de 82% en zone rouge et 94% en zone orange.

Avec un taux de RAPO extrêmement faible à 2,38% dont 0,73% acceptés.

Et, finalement après quelques mois d'adaptation, personne ici, ne souhaite le retour en arrière, à commencer par la fédération des associations de commerçants.

On peut donc considérer que cette réforme est un succès, succès qui a d'ailleurs été mis en avant par la Ministre de Transports, lors de la discussion de la LOM au Sénat.

C'est sur cette base qu'elle a justifié son avis défavorable à une série d'amendements déposés sur proposition des loueurs de voitures qui préféreraient rendre l'Etat responsable du recouvrement des FPS auprès de leurs clients plutôt que d'en garder la responsabilité contractuelle.

Mes chers collègues, abordons maintenant notre deuxième sujet. Je viens de prononcer l'acronyme qui a occupé une grande partie de notre temps ces derniers mois : La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités).

L'examen du projet de Loi à l'Assemblée Nationale vient de s'achever et, comme le Gouvernement à utiliser la procédure d'urgence, il n'y aura pas de seconde lecture mais, seulement, un examen en commission mixte paritaire (dont fera partie Valérie Lacroute, administratrice du GART). Comme le Gouvernement ne souhaite pas qu'elle conclue sur un désaccord, nous pouvons espérer que les sénateurs réussiront à convaincre les députés de préserver les avancées introduites au Sénat. Ces dernières nous tiennent à cœur telles que le troisième cas de réversibilité de la compétence mobilité, supprimée par l'Assemblée Nationale.

A ce stade, le GART peut faire un premier bilan de son action persévérante sur le texte de cette Loi.

Pour mémoire, je vous rappelle que nous avons été très étroitement associés aux Assises de la Mobilité puis à la rédaction de la première version de ce texte publiée en juin 2018.

Malheureusement, le texte a été largement remanié par les arbitrages de l'été et par son examen en Conseil d'Etat.

Nous avons, cependant, adopté comme ligne directrice de tout faire pour revenir à la version initiale du texte qui avait l'objet du plus large consensus des différentes associations d'élus.

Y sommes-nous parvenus ?

Je dirais que le verre est à moitié plein... Dans le cadre des deux discussions du texte, au Sénat et à l'Assemblée Nationale, le GART a déposé 121 amendements, lesquels ont été travaillés avec les adhérents et ont été validés par le Conseil d'administration du 6 février dernier.

33 d'entre eux, soit un peu plus du quart du total, ont été adoptés ou satisfaits ce qui a permis de réintroduire des mesures très importantes telles que la pérennisation du Conseil d'Orientation des Infrastructures, la réintroduction des Bassins de Mobilité et des Contrats Opérationnels de Mobilité ou encore l'impossibilité de percevoir du versement mobilité (nouveau nom du VT) sans organiser des services de transport collectif.

Mais inversement, notre déception est forte, quand on constate que, malgré trois députés qui ont été très combatifs pour les défendre (Valérie Lacroute, Florence Lasserre-David et Bertrand Pancher), nous n'avons pu faire adopter, en séance à l'Assemblée Nationale, qu'un seul amendement des 20 amendements que nous avons proposés (celui qui interdit à un bassin de mobilité de couper en deux un EPCI).

Il faut d'ailleurs noter que plus de 83 % des amendements proposés par les députés ont été rejetés. La Ministre et les rapporteurs ont fait preuve d'une très faible ouverture. Ils ont indiqué très souvent ne pas comprendre la raison du dépôt de certains amendements qui avaient pourtant été largement expliqués et discutés entre le GART, l'AdCF, France urbaine, Régions de France et le cabinet de la Ministre.

Même un dernier contact avec la Ministre, juste avant le commencement de la discussion à l'Assemblée Nationale, le 27 mai, n'aura pas été suffisant.

Aussi, nous pensons que le texte final, s'il permet de belles avancées se heurtera à quelques difficultés de mise en œuvre.

Parmi les sujets pour lesquels nous n'avons pas obtenu satisfaction, figure la problématique des relations entre les URSSAF et les AOM s'agissant de la collecte du Versement Transport. Je souhaite évoquer spécifiquement ce point car il est absolument crucial pour les AOM adhérentes du GART. Le GART a participé pendant plus d'un an à une mission sous l'égide de l'ACOSS, réunissant différentes URSSAF et un panel d'autorités organisatrices de la mobilité. Cette mission a permis de faire le constat d'une grande hétérogénéité des pratiques entre les différentes URSSAF, tant dans le dialogue avec les AOM que sur les méthodes de travail ou les échanges de données des URSSAF. Au-delà de cette hétérogénéité, un nombre important de dysfonctionnements dans la gestion du VT par les URSSAF a été mis en évidence par le GART et les AOM.

Devant l'inquiétude grandissante de nos adhérents, j'ai tenu à rencontrer personnellement le directeur de l'ACOSS, le 6 juin 2018, avec la direction de la sécurité sociale et les services du ministère des transports, afin de leur manifester, d'une part, l'insatisfaction des autorités organisatrices et, d'autre part, leur proposer une modification du système actuel, ce qui permettrait une meilleure gestion du VT.

Au cœur de cette proposition figure le partage du secret professionnel entourant certaines données transmises aux AO par les URSSAF. Seul ce partage pourrait garantir aux AOM un contrôle efficace de l'impôt (VT) qu'elles lèvent, ce qui aujourd'hui n'est pas le cas. Suivre plus précisément le VT et anticiper son évolution est indispensable pour les autorités organisatrices de la mobilité.

Seule cette connaissance précise du produit du VT leur permettrait à nos adhérents de connaître l'état du tissu économique de leur territoire, et ainsi de fixer le taux de VT le plus juste.

Devant l'inertie de l'ACOSS, nous avons déposé un amendement visant à partager ce secret professionnel, et je remercie très sincèrement tous les députés, dont Valérie Lacroute et Florence Lasserre-David, qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour le faire adopter.

Malheureusement, cet amendement n'a pas été adopté. Toutefois, grâce à cette pression forte et constante des élus du GART et, en particulier, de Charles-Éric Lemaignan qui a représenté le GART dans une réunion importante, le 29 mai dernier, nous avons obtenu que soit mise en place, très rapidement, une expérimentation de cette réforme portée par le GART. C'est une avancée mais, nous ne nous arrêterons pas à cette expérimentation, dont nous souhaitons ardemment qu'elle soit pérennisée.

L'ensemble des acteurs concernés s'accorde sur le fait que le versement transport est un impôt complexe, constat que nous partageons au GART. Cette complexité est en partie liée au fait que le CGCT n'est pas toujours suffisamment précis, impliquant ainsi que plusieurs régimes juridiques sont uniquement fixés par la jurisprudence.

Aujourd'hui, cette expérimentation est une opportunité de clarifier les choses, et d'obliger l'ACOSS à plus de transparence envers les AO d'une part, et à mieux contrôler le versement transport, d'autre part.

Mais, nous pouvons, en revanche, nous féliciter de la position prise en avril dernier, par le Ministre de l'Economie et des Finances et la Ministre chargée des Transports, s'agissant des règles de TVA applicables aux transports scolaires et à la tarification solidaire. En effet, aux côtés de Régions de France, nous les avons alertés sur les positions défavorables, prises en 2017 par l'administration fiscale, qui impactaient financièrement les autorités organisatrices de transport. Notre travail auprès de la Direction de la législation fiscale a permis de mettre en évidence les spécificités de notre secteur. L'administration fiscale a ainsi fait évoluer ses positions et a conforté les autorités organisatrices dans leur droit à déduction de TVA.

Par ailleurs, chers collègues, la vie et l'action du GART consistent aussi à être à l'écoute des sujets dont nous pensons qu'ils vont faire l'actualité de nos adhérents dans les mois qui viennent. Ainsi en va-t-il de la gratuité totale dont nous sommes certains qu'elle va être un des sujets importants des prochaines élections municipales.

Le débat sur la gratuité totale est d'autant plus prégnant que certains réseaux de taille conséquente ont fait ce choix, notamment à Niort au 1er septembre 2017, et Dunkerque au 1er septembre 2018. D'autres collectivités locales ont mené des études de faisabilité de la gratuité, comme par exemple Île de France Mobilités et la ville de Paris, ou encore, plus récemment, Clermont Auvergne Métropole.

Dans ce contexte, l'une des questions que les AO se posent est la suivante : la gratuité totale est-elle une solution opportune et durable ?

C'est pourquoi j'ai proposé au Conseil d'Administration du GART de lancer d'une étude dont l'objectif est de fournir, avant les élections municipales, aux AOM un argumentaire objectif s'agissant de la gratuité totale des transports publics.

À partir des questions que se posent aujourd'hui les autorités organisatrices, l'étude doit permettre de fournir des éléments d'analyses les plus objectifs possibles permettant de nourrir sereinement le débat à l'échelle locale, sous la forme d'une « boîte à outils ». Pour ce faire, le GART a rédigé en décembre 2018 un cahier des charges reposant sur différents volets :

- Un volet permettant d'explicitier le contexte de mise en œuvre de la gratuité totale, les raisons de ce choix, ses résultats et ses conséquences sur le long terme, sur la base de monographies et d'entretiens notamment avec différents réseaux de transport ayant fait ce choix de la gratuité totale,
- Un volet visant à une analyse, à l'échelle européenne, permettant également d'apprécier les contextes et choix de mise en place de la gratuité (Tallinn, Duché de Luxembourg, Hasselt),
- Un travail d'objectivation du débat de la gratuité totale, en recensant l'ensemble des questions que doit se poser un réseau qui s'interroge sur la faisabilité d'une gratuité totale afin d'y apporter les réponses les plus objectives possibles,
- Un volet sur la manière dont est appréhendée le débat sur la gratuité totale à l'échelle régionale
- Une analyse sur les alternatives tarifaires à la gratuité totale.

Ce travail a été confié, après un appel d'offre de rang national, à un bureau d'études spécialisé, qui présentera, lors du colloque organisé demain matin à Nice, les principaux résultats et enseignements de l'étude, les principales recommandations et les points d'attention par rapport aux réseaux de

transport qui s'interrogent sur la faisabilité d'une gratuité totale. Ce colloque permettra d'organiser le débat avec certaines autorités organisatrices de la mobilité qui ont fait ce choix de la gratuité totale (comme par exemple, Dunkerque et Châteauroux).

Je terminerai ce rapport moral en mentionnant, que nous avons accepté la proposition de la Ministre d'assurer la Vice-présidence du Comité National des Transports Publics Privés de Personnes (CNT3P). Il s'agit d'une commission au sein de laquelle se déroule la concertation entre l'État, les AOM et les professionnels des T3P (taxis, VTC principalement). C'est une instance sensible puisqu'elle vise à aplanir les difficultés relationnelles avec les syndicats de taxis et de VTC. Elle permettra également de faire de la pédagogie sur les nouvelles réglementations notamment celles qui seront issues de la LOM dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle est mal comprise par les professionnels de ce secteur.

Nous avons aussi participé au groupe de travail ministériel sur la mobilité domicile-travail, sujet très important, qui nécessite une entente entre les syndicats de salariés, les organisations patronales et l'État. Cette entente est, dans ce domaine, encore à construire pour aller plus loin que la législation actuelle qui permet, désormais, le cumul du prime transport et de l'indemnité kilométrique mais ne le rend pas encore obligatoire.

Enfin et puisque nous sommes en région Provence-Alpes-Côte d'Azur-Sud, je me dois d'évoquer la réunion de travail de ce matin, avec les collègues régionaux, qui a évoqué la création d'un GART Sud. Cette initiative s'inspire de celle de la Région Occitanie qui a créé le GART Occitanie, lieu de rencontre et d'échanges entre les équipes du GART, de la Région et les AOM. Je me félicite d'ailleurs de la qualité des relations localement entre nos différentes institutions, entre la région présidée par Renaud Muselier et la métropole de Nice Côte d'Azur présidée par Christian Estrosi. Il vient de choisir de mettre la tarification du tram pour aller à l'aéroport de Nice à 1,50€ comme sur l'ensemble des autres lignes. C'est dire l'importance que nous accordons aux transports collectifs, ici même, à Nice-Côte d'Azur.

Cela me donne, enfin, l'opportunité de remercier le travail de l'équipe permanente du GART, et tout particulièrement de son directeur général Guy Le Bras qui ont été très sollicités cette année du fait de l'activité législative liée à la LOM.

L'année qui vient verra la mise en place d'une nouvelle équipe d'élus aussi je veux encore remercier tous les collègues sortants qui ont fait un travail remarquable pour que notre association mérite sa qualification d'instance incontournable pour la défense des grands enjeux de la mobilité durable de notre pays.

Je vous remercie de votre attention !