



Construire un nouveau cadre des mobilités

Rapport annuel 2019

A large, stylized staircase graphic in a dark blue-grey color, composed of many rectangular steps, extending from the top left towards the bottom right of the page. The background is a light grey grid.

**Construire
un nouveau cadre
des mobilités**

Rapport annuel 2019

Sommaire

Ensemble

Notre Conseil d'administration p. 12

Notre Conseil scientifique p. 18

Notre équipe permanente p. 20

Notre Club des partenaires p. 22

Nos éditions p. 24

nous façonnons

LOM : une mobilisation totale
du GART p. 28

Les enseignements du GART
sur la gratuité
des transports publics p. 32

Versement mobilité & TVA :
le GART réagit aux annonces
du gouvernement p. 36

Des RNTP 2019 vecteurs
d'ambitions pour les mobilités p. 40

les mobilités de nos territoires

Préambule p. 44

AOM locale p. 46

AOM régionale p. 48

Communauté de communes p. 50


Département p. 52

A tram is crossing a modern white arch bridge over water at sunset. The bridge has a large white arch supported by cables. The tram is white and blue. The sky is orange and yellow, and the water is dark blue.

Le GART, un point de repère

pour les autorités
organisatrices de la mobilité

Le Groupement des autorités responsables de transport est reconnu comme l'expert incontournable des enjeux de la mobilité durable en France depuis sa création en 1980. Constituée d'une équipe d'élus et de techniciens pour mener à bien sa mission d'intérêt général, l'association accompagne les autorités organisatrices de la mobilité de tout rang - AOM locale, AOM régionale, communautés de communes, département - dans l'exercice de leurs compétences. Les ressources juridiques, économiques et scientifiques du GART permettent ainsi de mieux appréhender les enjeux ainsi que les problématiques du monde des transports.



Louis NÈGRE
Maire de Cagnes-sur-Mer
PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DE LA MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR

Entretien avec le président du GART

« Le GART continue à être ce lieu unique, au plan national, de rencontres entre les différents échelons de collectivités »

La loi d'Orientation des mobilités a été promulguée le 24 décembre 2019. Cette date marque la fin d'un long processus de concertation et d'écriture de la loi. Quelle a été l'action du GART tout au long de ce cycle ?

Le projet de loi d'Orientation des mobilités a pour la première fois été présenté au Conseil des ministres le 26 novembre 2018, dans un format comprenant 44 articles. Préalablement fixé à la fin janvier 2019, le début de son examen au Sénat a finalement débuté le 6 mars. Le texte a ensuite été analysé par l'Assemblée nationale, qui a voté sa première version du projet de loi le 18 juin de la même année. Une commission

mixte paritaire s'est tenue le 10 juillet mais a échoué à trouver un accord sur un projet de texte consensuel, principalement en raison de divergences concernant le financement de la loi. De ce fait, une nouvelle lecture du projet de loi a été programmée à l'automne, aboutissant *in fine* au vote de la version définitive de la loi le 18 novembre 2019 par l'Assemblée nationale, et à la promulgation le 24 décembre 2019 d'un texte dense contenant 189 articles. Toutes ces étapes ont été minutieusement suivies par le GART qui n'a cessé d'être proactif et force de propositions. Nous avons activement participé au processus de concertation en co-organisant, en amont, les États généraux

de la mobilité durable avec nos partenaires - UTP, FNTV, Régions de France, FNAUT et TDIE - puis en participant aux Assises de la mobilité et, enfin, en rédigeant 150 amendements proposés aux parlementaires tout au long de la discussion au Parlement. En parallèle de ces initiatives, nous avons échangé très régulièrement avec nos adhérents afin d'enrichir notre base de propositions. Je tenais d'ailleurs à les en remercier car cela a permis au GART de structurer son action sur la durée. Bien sûr, toutes nos demandes n'ont pas été retenues par le Parlement mais de nombreuses mesures, fondamentales, sont maintenant gravées dans une loi de la République.

À propos de ces demandes désormais actées dans la loi, pouvez-vous nous les détailler ?

J'en retiendrai quatre principales. Tout d'abord, le passage d'une logique de transports à une logique de mobilité incluant toute la chaîne de déplacements (autopartage, covoiturage, vélo, engins de déplacement personnel...). La seconde concerne la couverture à 100% du territoire national par une autorité organisatrice de la mobilité. En conséquence, 900 communes de communes devront à terme se positionner sur la prise de la compétence mobilité.

La volonté d'accélérer la mise en œuvre d'une véritable mobilité servicielle faisait également partie de nos demandes avec l'inscription dans la loi du principe d'ouverture des données ainsi que de la mise en place d'une gouvernance et d'une régulation de cette ouverture. Enfin, nous appelions à la généralisation des zones à faibles émissions, et nous avons été entendus là-dessus. C'est un outil indispensable à l'amélioration de la qualité de l'air, avec un effet direct sur la santé de nos concitoyens.

L'organisation des mobilités en France a engagé une mue ces dernières années avec notamment l'avènement du binôme régions-AOM locales. Comment le GART se positionne face à ce nouveau cadre ?

La loi d'Orientation des mobilités a pour but de définir un nouveau cadre juridique, à même de façonner nos déplacements d'aujourd'hui et de demain. Dans ce cadre, la loi renforce les relations entre les régions et les établissements publics de coopération intercommunale. Fort de la diversité des territoires que nous représentons, le GART continue à être ce lieu unique, au plan national, de rencontres entre les différents échelons de collectivités. En conséquence, nous développons notre action de proximité, notamment à la demande des régions en créant des « GART régionaux ». Ces structures locales constituent autant de lieux d'échanges et d'écoute. Elles associent toutes les autorités organisatrices de la région

avec pour objectif d'avancer ensemble sur des problématiques locales de mobilités. Des structures de ce type existent déjà, elles ont vu le jour en 2018 pour la région Occitanie et en 2019 pour la région Sud. Nous poursuivrons cette dynamique dans les prochaines années avec les autres régions qui souhaitent en instituer localement.

Le GART a publié son étude sur la gratuité totale des transports publics en France dans le courant du dernier trimestre 2019. Quels en ont été les échos ?

Cette étude a été bien accueillie lors de sa présentation aux Rencontres nationales du transport public organisées à Nantes en octobre 2019. L'événement nous a permis d'exposer nos travaux et d'échanger avec les acteurs sur les enseignements, les recommandations ainsi que les points de vigilance. À ce titre, je souhaitais remercier les élus, les membres du Conseil scientifique ainsi que l'équipe permanente qui ont tous contribué afin que ce travail, très technique, aboutisse. Avec cet exemple, vous avez une concrétisation parfaite de notre rôle : accompagner les collectivités dans la définition de leurs politiques publiques de mobilités. S'inscrivant dans la perspective des élections municipales de 2020, cette étude a été la plus objective possible avec pour finalité, la mise en exergue d'enseignements clés. C'est une boîte à outils que nous avons confectionné à destination des décideurs publics de notre pays.

Nous ne pouvons clôturer cet échange sans aborder la crise sanitaire du Covid-19. Son analyse est bien évidemment prématurée. Cependant, pouvez-vous nous préciser quel a été l'état d'esprit du GART au début de la crise ?

Dès le début de la crise du Covid-19, le GART s'est organisé pour maintenir le dialogue avec ses adhérents. Les échanges ont été multiples, aussi bien avec les élus et les techniciens adhérents naturellement, mais également avec le ministère des Transports et ses services, ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs du secteur. Ces échanges n'ont cessé d'être réguliers dans le but de dresser un état des lieux de la situation des transports publics dans notre pays. Au-delà des difficultés rencontrées pour maintenir les services, l'une des principales questions qui est apparue est celle de la baisse des ressources financières induite par la période de confinement. Le recours massif, par les employeurs, à des mesures de chômage partiel et les demandes de report ou d'annulation de charges, ont notamment dégradé le montant du versement mobilité versé aux collectivités, sans compter la baisse drastique des recettes tarifaires. Ce ne sont pas les seules difficultés auxquelles nous devons faire face. L'intelligence collective devra donc être de rigueur dans les semaines et les mois à venir, sans quoi, nous ne parviendrons pas à trouver des solutions constructives.

Ensemble



NOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au 31 janvier 2020

46 élus représentants d'AOM adhérentes

6 représentants des autorités organisatrices de la mobilité de moins de 100 000 habitants

17 représentants des autorités organisatrices de la mobilité comprises entre 100 000 et 300 000 habitants

9 représentants des autorités organisatrices de la mobilité de plus de 300 000 habitants

4 représentants des départements

10 représentants des régions

AOM DE MOINS DE 100 000 HABITANTS



Jean-Marie ALBOUY GUIDICELLI

Président

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE MONTEREAU ET SES ENVIRONS



Corinne CASANOVA

Vice-présidente chargée des transports, des mobilités alternatives et de la transition énergétique

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU LAC DU BOURGET

Vice-présidente du GART déléguée Qualité de service



Franck DHERSIN

Président

HAUTS-DE-FRANCE MOBILITÉ

Vice-président du GART Délégué Nouvelles technologies



Valérie LACROUTE

Conseillère communautaire

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORTS DU SUD SEINE ET MARNE

Vice-présidente du GART



Mohamed MOINDJIÉ

Vice-président chargé des transports

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DEMBENI - MAMOUDZOU

Vice-président du GART délégué Outre-mer



Jean-Pierre ROUME

Vice-président chargé des transports

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN D'AURILLAC

Vice-président du GART délégué Club des partenaires



Serge BAFU

Vice-président délégué aux transports

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU CENTRE LITTORAL



Jacques BANGOU

Premier vice-président délégué à la commission Habitat, Rénovation urbaine, Construction du tramway

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CAP EXCELLENCE



Josiane BEAUD

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

GRAND CHAMBÉRY



Daniel BELLEGARDE

Vice-président en charge des transports

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND AVIGNON

AOM ENTRE 100 000 ET 300 000 HABITANTS



Thierry FALCONNET

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

DIJON MÉTROPOLE



Laurent GARCIA

Conseiller communautaire

MÉTROPOLE DU GRAND NANCY



Anne GÉRARD

Vice-présidente Mobilités

COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND POITIERS

Vice-présidente du GART déléguée Intermodalité



Dominique GROS

Premier vice-président

METZ MÉTROPOLE



Françoise ROSSIGNOL

Vice-présidente en charge de la mobilité et des transports

COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS

Vice-présidente du GART déléguée International

AOM DE PLUS DE 300 000 HABITANTS



Ronan KERDRAON

Premier vice-président en charge des transports et des modes de déplacements

SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION

Trésorier-adjoint du GART



Florence LASSERRE

Membre

SYNDICAT DES TRANSPORTS COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PAYS BASQUE



Charles-Éric LEMAIGNEN

Conseiller communautaire

ORLÉANS MÉTROPOLE

Vice-président du GART délégué Financement et Tarification



Jean-Jacques LUMEAU

Premier vice-président en charge des transports

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION NAZAIRIENNE ET DE L'ESTUAIRE



Bertrand AFFILÉ

Vice-président en charge des déplacements et des transports publics

NANTES MÉTROPOLE



Jean-Jacques BERNARD

Vice-président en charge des transports et des déplacements

RENNES MÉTROPOLE

Vice-président du GART délégué Stationnement



Roland BLUM

Premier vice-président

MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Vice-président du GART délégué Sécurité et Sûreté



Fouziya BOUZERDA

Présidente

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS POUR LE RHÔNE ET L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Vice-présidente du GART



Sébastien MARTIN

Président

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION LE GRAND CHALON



François RAGE

Président

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION CLERMontoISE



Denis RAMBAUD

Vice-président Transport et Mobilités

MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

Vice-président du GART délégué Mobilités actives et Nouvelles mobilités



Jean-Luc RIGAUT

Président

GRAND ANNECY



Francis GRASS

Membre du bureau

TISSÉO COLLECTIVITÉS

Vice-président du GART délégué TCSP



Jean-Paul MARTINERIE

Conseiller territorial

VALLÉE SUD-GRAND PARIS

Trésorier du GART

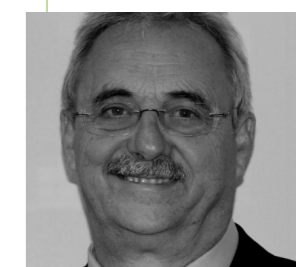


Yann MONGABURU

Président

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

Vice-président du GART délégué Logistique du dernier kilomètre



Louis NÈGRE

Président délégué

MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

Président du GART

DÉPARTEMENTS



Roland RIES

Premier vice-président

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Premier vice-président du GART



Dominique BUSSEREAU

Président

DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME

Deuxième vice-président du GART



Pierre GARZON

Vice-président en charge des transports et des déplacements

DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE



Nicolas MÉARY

Vice-président délégué aux mobilités

DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE



Christophe NAJDOVSKI

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

CONSEIL DE PARIS



Claude BODIN

Conseiller régional

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE



Roch BRANCOUR

Président de la commission Transports et Mobilité

RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE



Fabienne COUAPEL-SAURET

Conseillère régionale déléguée aux transports, déplacements, intermodalité, monorail

RÉGION RÉUNION



Jean-Luc GIBELIN

Vice-président en charge des mobilités et infrastructures transports

RÉGION OCCITANIE - PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

RÉGIONS



Stéphane BEAUDET

Vice-président chargé des transports

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Vice-président du GART délégué Île-de-France



Philippe TABAROT

Vice-président délégué aux transports, à l'intermodalité et aux déplacements

RÉGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Gérard LAHELLEC

Vice-président chargé des transports et des mobilités

RÉGION BRETAGNE

Vice-président du GART délégué Accessibilité



Christine MOEBS

Présidente de la commission Infrastructures, Transports, Intermodalités, Mobilités

RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE



Michel NEUGNOT

Premier vice-président Transports, Déplacements, Intermodalités

RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Vice-président du GART



Pierre SERNE

Membre du conseil

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Vice-président du GART délégué Transition énergétique

NOTRE CONSEIL SCIENTIFIQUE



Bernard SOULAGE

Président du Conseil scientifique

Le Conseil scientifique contribue à la réflexion de l'association sur l'évolution des grands enjeux de la mobilité durable. Depuis sa création en 2011, ce Conseil a pour objet d'apporter un éclairage original au Conseil d'administration. 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.

Henri Bascunana
Ancien secrétaire adjoint de la Fédération CGT des cheminots

Francis Beaucire
Professeur d'urbanisme à la Sorbonne

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

Guy Bourgeois
Ancien directeur général de l'INRETS

Christian Bourget
Ancien membre du CGEDD

Joël Carreiras
Ancien vice-président Transports de la métropole de Toulouse

Stéphane Coppey
Ancien président du SMTC de Toulouse

Daniel Cukierman
Ancien directeur général de Veolia-Transdev Asia

Gilbert Garrel
Ancien secrétaire de la Fédération CGT des cheminots

Serge Godard
Ancien maire de Clermont-Ferrand

Raymond Lang
Délégué aux transports de France Nature Environnement

Michel Laramée
Ancien directeur général de Keolis

Olivier Marambaud
Ancien directeur général de Keolis

Pierre Mathieu
Ancien vice-président Transports de la région Champagne-Ardennes

Véronique Michaud
Directrice du Club des villes et territoires cyclables

André Milan
Ancien secrétaire général de la Fédération CFDT des transports

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

Patrick Oliva
Ancien directeur du développement durable de Michelin

Christian Philip
Ancien premier vice-président du GART

Bernard Rivalta
Ancien président du SYTRAL

Philippe Segretain
Ancien président-directeur-général de Transdev

Marc Thiberville
Ancien vice-président du conseil général du Val-de-Marne

Jean-Paul Tran-Thiet
Avocat

Gérard Voisin
Ancien député de Saône-et-Loire

NOTRE ÉQUIPE PERMANENTE



Guy LE BRAS
Directeur général



Nancy ARTHOZOUL
Juriste



Karima CARBONNIER
Secrétaire polyvalente



Alexandre MAGNY
Secrétaire général



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



Laurette GUÉNIN
Chargée de l'accueil



Mouloud HOUACINE
Responsable communication



Benoît CHAUVIN
Responsable du pôle technologie
des transports & accessibilité



Romain CIPOLLA
Responsable du pôle mobilité
durable



Dominique DREWNOWSKI
Responsable comptable & adjointe
du secrétaire général
Départ en retraite le 31 janvier 2020



Benjamin MARCUS
Directeur des affaires juridiques
et européennes



Mounia MOUDJED
Chargée de mission auprès
du directeur général



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



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



Aurélie SENÉ
Chargée de mission web

NOTRE CLUB DES PARTENAIRES



Jean-Pierre ROUME

Vice-président du GART délégué
Club des partenaires

Vice-président chargé des transports
de la communauté d'agglomération
du Bassin d'Aurillac

Président de la SAPL STABUS

Rassemblant les acteurs de la filière mobilités, le Club des partenaires offre à chacun de ses membres l'opportunité d'échanger sur les enjeux actuels et futurs du secteur aux côtés des élus et de l'équipe permanente du GART. Chaque année, le Club favorise les moments d'échanges entre élus et partenaires lors des différents événements institutionnels organisés (Assemblée générale, cérémonie des vœux...) ainsi que des participations aux différentes réunions de travail (commissions, groupes de travail, après-midi thématique...). Pour chaque membre, c'est l'occasion de mieux connaître les leviers de décision et ainsi être en capacité d'apporter les bonnes réponses techniques et/ou économiques aux décideurs.



Ils nous font confiance



Ils nous ont rejoints



NOS ÉDITIONS

Notre site internet

www.gart.org

Notre newsletter

Mobilités

Notre compte Twitter

@GART_officiel

Nos éditions



Cartes de stationnement pour personnes handicapées
Avril 2019



Rapport annuel 2018
Mai 2019



Réforme du stationnement payant sur voirie : premiers enseignements
Juillet 2019



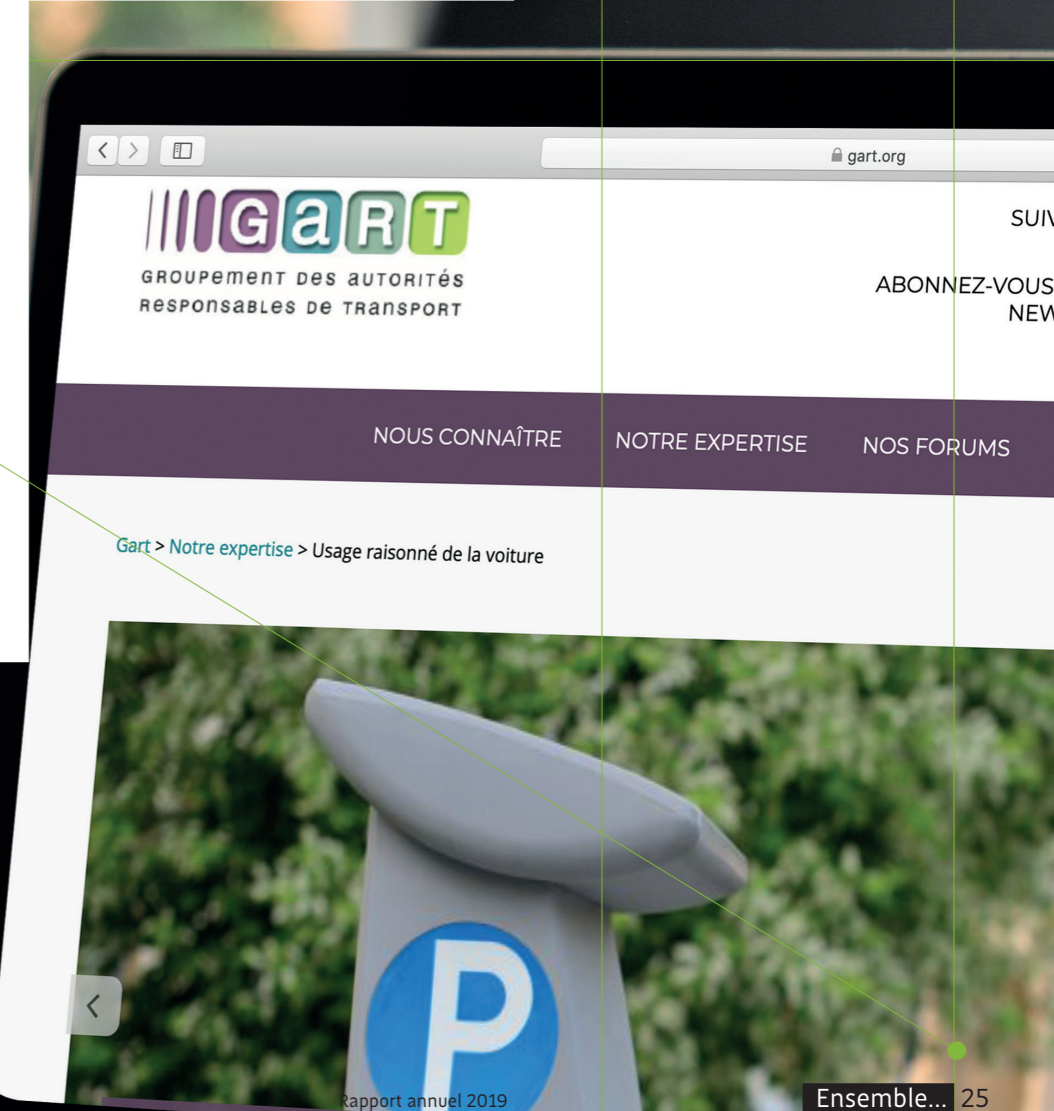
Annuaire national des transports publics 2018-2019
Septembre 2019



Gratuité totale des transports publics pour les usagers : objectiver le débat
Octobre 2019



Réforme du stationnement payant sur voirie : bilan de la première année de mise en œuvre
Décembre 2019



... nous

façons



LOM : une mobilisation totale du GART

L'ÉQUIPE PERMANENTE DU GART a été mobilisée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) tout au long de l'année 2019, que ce soit en organisant des réunions avec ses adhérents, en participant à des auditions organisées par les différents rapporteurs de la loi à l'Assemblée nationale et au Sénat, ou en rédigeant plus de 150 propositions d'amendements.

Dès le début de l'année, il s'est tout d'abord agi d'analyser en profondeur le projet de loi présenté par le gouvernement, de manière à proposer dès son examen en mars par le Sénat une batterie d'amendements. Ces amendements avaient pour principale visée de rendre le texte davantage opérationnel et plus en phase avec les pratiques et les besoins des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Le GART a ainsi présenté une quarantaine d'amendements aux sénateurs, dont la moitié concernait le titre premier du projet de loi relatif à la gouvernance. Nous considérons en effet que les dispositions contenues dans le projet de loi complexifiaient fortement la mise en œuvre de l'objectif de couverture intégrale du territoire par des AOM, et avons alors proposé d'adopter l'architecture suivante :

- doter les régions d'une compétence d'organisation de la mobilité pleine et entière ;
- laisser jusqu'à fin 2020 aux communautés de communes non déjà constituées en AOM pour décider si elles souhaitent prendre la compétence

Journée consacrée à la LOM 6 novembre 2019

Après une session consacrée à la présentation du programme de travail proposé par la DGITM et à la définition de celui que le GART pourrait utilement proposer à ses adhérents, les autorités organisatrices présentes ont pu exprimer leurs souhaits afin de mieux peser dans le cadre de l'élaboration des textes réglementaires d'application de la loi (arrêtés, décrets et ordonnances).



Séminaire LOM avec les collectivités adhérentes 16 & 17 janvier 2019

Un travail approfondi pour proposer au Parlement des amendements substantiels a été réalisé par le GART. Dans cet objectif, l'association a organisé un séminaire sur deux journées afin de présenter son travail et enrichir ce dernier, des réflexions et des propositions de ses adhérents.



mobilité. Au terme de ce délai, la région serait automatiquement désignée AOM «de substitution», sur le ressort territorial de tous les EPCI auxquels la compétence «mobilité» n'aurait pas été transférée ;

- en matière de financement, les communautés de communes qui n'organisent que des services de mobilités actives ou partagées pourraient instaurer un versement mobilité plafonné à 0,3%. Cette même possibilité serait donnée aux régions lorsqu'elles agissent en substitution d'une communauté de communes pour l'organisation de ces mêmes services.

L'écho favorable reçu par ces propositions n'a malheureusement pas pu trouver une totale concrétisation dans le texte définitif puisque, sur le plan financier, le choix a été finalement fait par la majorité de refuser la création du taux réduit de versement mobilité à 0,3%.

Ces propositions s'accompagnaient également, en termes de coopération entre collectivités, de celle d'obliger à l'élaboration de contrats opérationnels de mobilité réunissant l'ensemble des AOM à l'échelle de bassins de mobilité définis en concertation entre la région et l'ensemble des autorités organisatrices. Cette demande a été rapidement satisfaite et figure dans le texte définitif.

En matière de régulation des nouvelles mobilités, la proposition majeure du GART, finalement retenue, concernait la création d'un régime d'autorisation

d'implantation a priori des services de mobilité en libre-service et sans station - free floating - et non a posteriori, c'est-à-dire seulement une fois le service déployé. De la sorte, les collectivités sont dotées d'un pouvoir de régulation important, et sont à même d'orienter le déploiement de ces services dans un objectif de mobilité durable.

Le GART proposait également d'amender le texte afin de permettre le cumul de la «prime transport», à savoir le remboursement de la moitié du coût de l'abonnement au réseau de transport collectif, avec le nouveau forfait «mobilités durables» institué par la LOM. Nous souhaitons par ailleurs que ce forfait, destiné à se substituer aux indemnités kilométriques vélo et covoiturage, revête un caractère obligatoire. Or, bien que la possibilité de cumuler le bénéfice du forfait «mobilités durables» et de la «prime transport» figure dans la loi définitivement adoptée, ce cumul ne sera exonéré de charges sociales et fiscales qu'à hauteur de 400 euros par an, ce qui risque d'amoinvrir sa portée. Nous regrettons en outre que les parlementaires aient souhaité que la mise en place du forfait «mobilités durables» soit facultative.

Le GART souhaitait enfin que puisse être retenu le principe d'ouverture des données dans un cadre organisé, via la mise en place d'une gouvernance et d'une régulation de cette ouverture plaçant les AOM au cœur du système. Sur ce point, un accord a rapidement été trouvé et nous nous félicitons des mesures inscrites dans la loi.

Ainsi, tout au long du parcours parlementaire de la LOM, le GART a agi pour améliorer le texte, dans l'objectif de parfaire son adéquation avec les besoins et contraintes de ses adhérents. Bien sûr, toutes les demandes du GART n'ont pas été retenues par le Parlement mais de nombreuses mesures, fondamentales, sont maintenant exécutoires ou le seront une fois les textes réglementaires d'application signés.

L'implication du GART sur ce sujet est amenée à perdurer tout au long de l'année 2020, notamment dans le cadre de la rédaction des très nombreux décrets et ordonnances d'application de la loi, ou dans le service «après-vote» rendu primordial par la présence de certaines dispositions complexes, voire difficiles à appliquer. Ces dernières nécessiteront en effet un travail de pédagogie auprès des collectivités et parties prenantes concernées, que le GART s'engage à mener.

15 janvier

Vœux 2019 : de nombreux défis à relever

Ce moment de convivialité entre les élus du Conseil d'administration, l'équipe permanente et les amis de l'association a réuni plus de 180 personnes à Paris.



13 mars

Anne GÉRARD, nouvelle présidente du GIE Objectif transport public

C'est avec le sens de l'engagement qu'Anne GÉRARD a débuté son mandat : « Je mesure la tâche qui m'attend. Je suis d'autant plus déterminée à poursuivre la dynamique engagée que la période qui s'annonce promet d'être riche pour notre profession : promulgation de la LOM, ouverture à la concurrence, transition énergétique. »

5 février

Réunion des directeurs transport à Marseille

Organisée en collaboration avec la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, une vingtaine d'autorités organisatrices - adhérentes et non-adhérentes du GART - ont répondu présentes. De nombreux sujets ont été abordés, parmi lesquels, la politique mobilité de la région Sud, la LOM, la desserte des zones peu denses... La journée s'est achevée par une visite technique du Centre de supervision des réseaux de la régie des transports métropolitains.



27 mars

Les ateliers Jules Verne à Belfort

En collaboration avec le SMTC du Territoire de Belfort et Alstom, la session a réuni une trentaine de participants. La matinée fut consacrée à la visite de l'usine Alstom où sont fabriquées des motrices TGV du futur. L'après-midi a été rythmée par la tenue d'un atelier Transition énergétique comprenant plusieurs séquences : un point sur la révision du décret à faibles émissions et sur l'arrêté relatif au dépôt de charge ; une intervention de Michel BOUTON, vice-président de l'Avere ; un retour d'expériences sur les différents modes énergétiques (hydrogène, électrique et GNV).

11 avril

Un guide de recommandations des cartes de stationnement pour personnes handicapées

Résultant des travaux d'un groupe de travail constitué d'associations d'élus locaux (GART, AMF, France urbaine), d'APF France Handicap, de l'AITF, de représentants de collectivités locales ainsi que de représentants de l'État - DMA, MIDS, DGCS - ce guide a pour objectif de rappeler les dispositions juridiques relatives aux cartes européennes de stationnement pour les personnes handicapées et à la carte mobilité inclusion comportant la mention « stationnement personnes handicapées » qui la remplace progressivement.



11 juin

European Mobility Expo se révèle !

Le monde des mobilités connaît de profonds changements qui bousculent les acteurs traditionnels et en font émerger de nouveaux. Pour accompagner ces évolutions majeures et penser collectivement la mobilité du XXI^e siècle, Transports Publics-le Salon européen de la mobilité a décidé de changer de nom pour devenir European Mobility Expo.

Les enseignements du GART sur la gratuité des transports publics

DANS LA PERSPECTIVE DES ÉLECTIONS municipales de mars 2020, durant lesquelles la gratuité des transports publics s'est de nouveau invitée dans le débat public, le GART a lancé une étude pour fournir aux autorités organisatrices de la mobilité des éléments d'analyse les plus objectifs possibles permettant de nourrir sereinement le débat à l'échelle locale autour des questionnements suivants : la gratuité est-elle une solution opportune ou durable ? Est-elle généralisable ? Quelles spécificités locales facilitent sa mise en place ? Est-ce un modèle soutenable financièrement ?

Les analyses et investigations menées ont abouti aux enseignements suivants :

Préalable : Le GART respecte la libre administration des collectivités territoriales en défendant la liberté des AOM en matière tarifaire et en respectant le choix de certaines d'entre elles d'adopter la gratuité sur leur territoire.

Enseignement 1 : La gratuité n'existe pas dans l'absolu. La suppression des recettes tarifaires, même faibles, doit être compensée par le budget principal des collectivités : l'impôt devient la variable d'ajustement. Les élus, qui mettent en œuvre la gratuité, font des arbitrages entre les différentes dépenses publiques non contraintes et décident de mettre les moyens nécessaires pour assurer son financement à long terme.

Enseignement 2 : Quels qu'en soient les motivations et objectifs poursuivis (amélioration de l'image du ré-

seau, de sa fréquentation et sa simplicité d'utilisation, attractivité de la ville...), la gratuité relève d'abord et avant tout d'une décision politique.

Enseignement 3 : La gratuité a un impact en matière de fréquentation, qui ne peut pas être durable sans une politique d'offre volontariste. La gratuité a un impact significatif sur la fréquentation du réseau la première année d'instauration grâce à la grande simplicité d'utilisation qu'elle implique. L'efficacité de la mesure dépend également du niveau d'offre, de fréquentation et de gratuité(s) observé(s) avant sa mise en place. Avec le temps, cet impact sur la fréquentation ne peut être soutenu sans développements de l'offre redynamisant ainsi l'attractivité des transports publics.

Enseignement 4 : Aucune étude ne permet de démontrer que la gratuité apporte des réponses à des problématiques sociales telles que l'isolement de certaines catégories de population, ou encore, l'insuffisance de mixité sociale. Au travers des enquêtes de satisfaction ou de mobilité réalisées par les réseaux gratuits, les usagers sont beaucoup plus sensibles au niveau d'offre et à la qualité du service rendu qu'au tarif. La question de savoir si la gratuité répond aux objectifs d'ordre social n'est pas tranchée puisque qu'aucune étude existante ne permet vraiment de l'objectiver.

Enseignement 5 : Si la gratuité peut être pertinente pour certains réseaux, elle n'est pas nécessairement une solution durable pour tous et en particulier les

réseaux de grande taille. Les réseaux gratuits connaissent un taux d'utilisation, une part modale des transports publics, et un niveau de recettes tarifaires faibles, mais une place de la voiture prédominante pour laquelle les contraintes en matière de congestion urbaine ne se posent pas dans les mêmes termes que pour les réseaux de taille plus importante. Pour ces derniers, les enjeux financiers sont tels qu'il ne serait pas envisageable de se priver de recettes tarifaires importantes sans lesquelles leur capacité d'investissement serait drastiquement réduite.

Enseignement 6 : L'impact de la gratuité sur le report modal de la voiture particulière vers les transports publics reste très difficile à mesurer. L'idée selon laquelle la gratuité totale favorise le report modal de la voiture particulière vers les transports publics est très difficile à objectiver et à mesurer. Des outils méthodologiques adaptés pourraient être mis en place pour mieux appréhender et objectiver le report modal, avec, par exemple, une enquête origine-destination l'année précédant la mise en place la gratuité et la même enquête un an après, puis trois ans après.

Enseignement 7 : La gratuité pose indéniablement la question du versement mobilité et plus globalement du modèle économique des transports publics. Elle interroge sur la soutenabilité financière à moyen et long terme de l'AOM et sa capacité à améliorer, de manière continue, le réseau et répondre aux différents enjeux qui s'imposent (transition énergétique, accessibilité...). Au-delà, le modèle économique des transports publics est déjà souvent réinterrogé (déséquilibre de la participation des différents contributeurs, part modérée des usagers). Pour les réseaux gratuits, l'absence de recettes tarifaires bouleverse cet équilibre déjà fragile, le seul levier restant l'impôt, qu'il soit local ou via le versement mobilité souvent remis en cause par certaines organisations institutionnelles ou patronales critiquant son caractère d'impôt de production.

Enseignement 8 : La gratuité interroge la capacité des collectivités à se doter d'outils d'évaluation et de suivi de cette mesure. Il apparaît primordial que les collectivités qui optent pour la gratuité se donnent les moyens d'en évaluer les impacts sur le long terme avec des outils adaptés, qui permettent des comparaisons dans le temps, et une meilleure fiabilité dans les données collectées.

Une journée débat
« La gratuité des transports publics : entre idéal et réalité ? »
organisée le 14 juin 2019
à Nice



Un atelier consacré
à l'étude du GART
lors des RNTP 2019

Parmi les temps forts du Salon, l'organisation d'une table ronde tirant les enseignements de l'étude du GART et valorisant des retours d'expériences locales avec des témoignages de réseaux ayant fait le choix de la gratuité totale ou de politiques tarifaires alternatives



13 juin

Assemblée générale 2019 : la LOM au centre des attentions

Rendez-vous incontournable dans la vie associative, l'Assemblée générale rassemble annuellement les élus adhérents des autorités organisatrices. Un moment d'échanges utile et profitable pour chaque représentant dans l'exercice de ses compétences mobilités. L'édition 2019, organisée à Cagnes-sur-Mer, s'est pleinement inscrite dans cette perspective avec un temps important consacré aux enjeux de la LOM. Les échanges ont permis de réaliser un tour d'horizon des principales dispositions de la loi et de concentrer le débat sur les modalités de mise en œuvre.



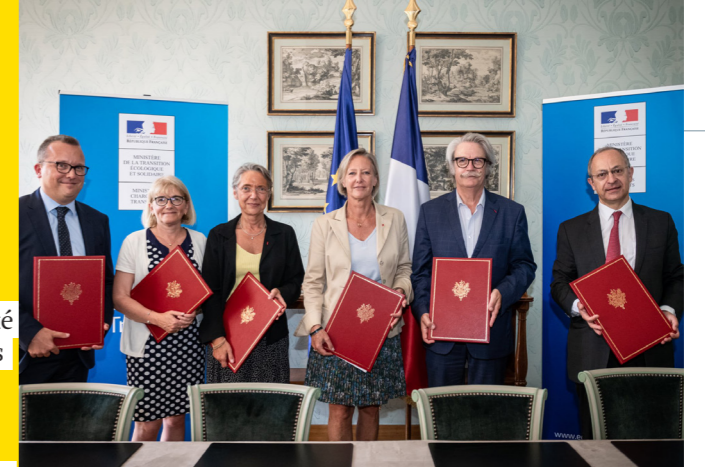
Création d'un GART Sud

Dans une volonté d'associer le plus grand nombre à la réflexion collective concernant la mobilité dans ses territoires, la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur a souhaité s'appuyer sur le GART pour l'accompagner dans la mise en place d'une structure qui réunirait l'ensemble des autorités organisatrices de transport de la région. S'inspirant de l'initiative lancée par la région Occitanie qui a créé un GART régional en 2018, l'idée du GART Sud s'inscrit dans ce même objectif de respecter les compétences respectives de chaque collectivité et ce, conformément à l'esprit collaboratif et paritaire qui anime les travaux de l'association. Dans cette perspective, une matinée d'échanges s'est tenue en amont de l'Assemblée générale. L'équipe du GART, plusieurs élus et directeurs transport d'autorités organisatrices locales étaient réunis aux côtés de Philippe TABAROT - vice-président délégué aux transports, à l'intermodalité et aux déplacements de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur - et de Louis NÈGRE - président du GART. Cette réunion préparatoire a permis de poser les bases du projet et de définir les actions à mener pour développer dans les prochains mois cet organe de concertation.

26 juin

Le GART signe la charte sur l'accessibilité dans les transports publics

La ministre chargée des Transports - Élisabeth BORNE - et la secrétaire d'État chargée des Personnes handicapées - Sophie CLUZEL - ont signé avec les représentants des autorités organisatrices - GART et Régions de France - et des entreprises de transport - l'UTP et la FNTV - la charte nationale pour la qualité d'usage de l'accessibilité dans les transports routiers de voyageurs. Cette charte a pour objectif d'inciter l'ensemble des acteurs - collectivités territoriales, autorités organisatrices, transporteurs - à prendre des engagements volontaires et graduels, en lien avec les associations représentantes des personnes handicapées, sur l'amélioration de toutes les composantes de l'accessibilité des transports collectifs, à travers des démarches de labellisation ou de certification. Celles-ci permettent notamment de faire progresser l'accessibilité pour l'ensemble des types de handicap, c'est-à-dire sensoriels, mentaux, cognitifs ou psychiques, qui ont un impact direct sur la vie de centaines de milliers de nos concitoyens.



2 juillet

Moment d'échanges avec Louis SCHWEITZER

Les élus du GART ont eu l'honneur de recevoir l'ancien haut fonctionnaire et directeur du groupe Renault. À l'ordre du jour de ce dialogue prospectif, les ruptures technologiques qui structureront les mobilités de demain : le véhicule autonome, l'énergie hydrogène, l'indépendance stratégique dans la conception des batteries électriques...



Versement mobilité & TVA : le GART réagit aux annonces du gouvernement

Baisse de la compensation versement mobilité

DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2016 et le relèvement du seuil de perception du versement mobilité (anciennement versement transport) de plus de neuf à au moins onze salariés, l'État compense les autorités organisatrices de la mobilité de cette perte de recettes.

Or, l'article 73 de la loi de finances pour 2020 a établi le prélèvement sur recettes de l'État lié à cette compensation à 48 millions d'euros alors que 93 millions étaient attendus par les autorités organisatrices de la mobilité. Souhaitant alléger l'effort de maîtrise de la trajectoire des concours financiers de l'État aux collectivités locales, le gouvernement a justifié cette diminution de près de la moitié de son montant par le dynamisme du versement mobilité en mettant en évidence entre 2015 et 2016, soit à la mise en place du relèvement du seuil, une hausse du produit de 400 millions d'euros au regard des 82 millions d'euros de compensation versée.

Cet arbitrage financier n'a pas été compris par les autorités organisatrices de la mobilité sachant qu'à compter du 1^{er} janvier 2020, s'appliquera l'article 6 de la loi du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises, lequel, en modifiant les règles de franchissement des seuils sociaux, entrainera

une perte de versement mobilité, non compensée, de 15 millions d'euros en 2022, 45 millions d'euros en 2023 puis 30 millions d'euros par an à compter de 2024.

Pour tenter d'infléchir la position du gouvernement, différentes actions ont été menées : proposition d'amendement France urbaine-GART ; courrier GART au ministre de l'Action et des Comptes publics ; courrier AdCF-France urbaine-GART au Premier ministre ; envoi de courriers par nos adhérents au Premier ministre et aux ministres concernés, communiqués de presse...

Malgré ce travail conjoint des associations d'élus et l'implication de nos adhérents, le gouvernement n'est pas revenu sur cet arbitrage dont le GART a pris acte. Notre association poursuivra son action dans le cadre des travaux du prochain projet de loi de finances pour restaurer l'intégralité de cette compensation.

Nouvelles positions de l'administration fiscale sur la TVA dans les transports publics

DANS UN COURRIER DU 18 JANVIER 2018, le GART et Régions de France ont alerté Bruno LE MAIRE, ministre de l'Économie et des Finances, des conséquences de deux positions de l'administration fiscale relatives à la TVA dans les transports publics. Elles portaient respectivement sur l'assujettissement à la TVA des transports scolaires organisés par les régions et de la tarification solidaire mise en place par une autorité organisatrice de la mobilité urbaine. Nos deux associations s'interrogeaient sur la portée de ces décisions qui, outre le fait de peser financièrement sur les régions et l'AOM urbaine, posait la question de leur extension à l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité.

Dans un courrier de réponse en date du 25 avril 2019, l'administration fiscale par la voix des ministres de l'Économie et des Finances, d'une part, et des Transports, d'autre part, a confirmé que :

- «[...] lorsque la somme des participations financières perçues par une région auprès de familles d'élèves était supérieure à 10 % du coût de revient annuel des prestations relatives à l'ensemble des contrats de transports scolaires, cette activité de transport scolaire devrait être regardée comme assujettie à la TVA.» ;
- «Il n'est pas envisagé de descendre en deçà du seuil de 10 % pour des raisons de conformité au droit européen et de sécurité juridique» ;
- « Cette analyse s'applique également aux autres services de transport de personnes assurés par les AOT » ;
- « L'appréciation du respect du seuil de 10 % d'assujettissement à la TVA de l'activité économique de transport de

personnes [...] doit s'effectuer globalement en prenant en compte l'ensemble de cette activité » ;

- « En cas d'application de tarifs sociaux et solidaires [...], il résulte d'un arrêt de la CJUE du 22 octobre 2015 que la simple circonstance qu'une prestation soit fournie gratuitement n'implique pas que l'activité soit assujettie seulement partiellement à la TVA. [...] Dès lors, les AOT qui remplissent le critère de 10 % rappelé ci-dessus disposent d'un droit à déduction intégral de la TVA grevant leurs dépenses de fonctionnement et d'investissement exposées pour les besoins de la réalisation des prestations de transport fournies dans le cadre de leur activité économique de transport de personnes, y compris lorsque des tarifs préférentiels sont appliqués à certains usagers. »

En conséquence, pour être en mesure de déduire la TVA acquittée sur ses charges, l'exploitant fiscal, l'AOM ou son délégataire selon le contrat qui les lie, doit percevoir des recettes du service, assujetties à TVA, qui représentent au moins 10% de ses charges (ratio R/D).

Le GART se félicite donc de l'évolution de la position de l'administration fiscale qui conforte les AOM dans leur droit à déduction de la TVA notamment au lendemain de la loi d'Orientation des mobilités qui a redéfini la compétence mobilité.



21 septembre

Journée du transport public 2019 : vous êtes gagnant sur toute la ligne !

La treizième Journée du transport public a fédéré 140 réseaux de transport à travers toute la France. Le message clé de cette édition 2019 : choisir les transports publics, c'est alléger sa facture transport en voyageant moins cher.

1^{er} octobre

GART et Cerema signent une convention pour accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de leurs politiques de mobilités

Cette convention permettra de mutualiser l'analyse et de partager l'expérience entre le GART et le Cerema afin d'accompagner au mieux les collectivités dans les différents chantiers de mise en œuvre de la LOM : intermodalité, bassins de mobilité, covoiturage, MaaS, lancement d'études communes.



19 novembre

Lauréats 2019 des Challenges de la Journée du transport public

La cérémonie a récompensé les meilleures actions de communication et initiatives de transport menées par les autorités organisatrices ainsi que par les entreprises exploitantes. Ces Challenges ont salué les efforts fournis pour inciter les Français à choisir les transports publics plutôt que la voiture en solo, chaque fois que cela est possible.



28 novembre

Mobilisation pour le covoiturage au quotidien

La ministre de la Transition écologique et solidaire - Élisabeth BORNE- et le secrétaire d'État chargé des Transports - Jean-Baptiste DJEBBARI - ont lancé la mobilisation pour le covoiturage au quotidien avec tous les acteurs de la mobilité dont le GART. L'événement a marqué l'aboutissement de la démarche de construction d'un plan national lancé il y a un an par la ministre. Le gouvernement souhaite faire de ce mode de déplacement, une évidence pour les déplacements du quotidien, en particulier pour les trajets domicile-travail. L'ambition est de tripler la part du covoiturage dans les déplacements du quotidien d'ici 2024.

11 décembre

Une étude GART-Cerema pour tirer les enseignements de la première année de mise en œuvre de la réforme du stationnement payant sur voirie

Adressée aux 551 collectivités identifiées comme pratiquant une politique de stationnement payant sur voirie, cette enquête commune a porté sur l'offre et la réglementation du stationnement payant sur voirie, l'usage de ces places, l'organisation du contrôle et son efficacité, le paiement des forfaits de post-stationnement (FPS) et les recours déposés par les usagers. L'ensemble de ces travaux a été compilé dans une publication commune intitulée « Réforme du stationnement payant sur voirie : bilan de la première année de mise en œuvre », venant compléter un dépliant pédagogique publié en juillet 2019. En termes d'impacts sur l'offre et la réglementation, il ressort que la réforme a été mise en œuvre de sorte à renforcer le paiement immédiat du stationnement. En termes d'impacts sur la surveillance du stationnement, il est mis en exergue que la surveillance est majoritairement assurée en régie : 80 % des villes sont dans ce cas, dont une très grande majorité des moins de 100 000 habitants. Enfin, en termes d'impacts sur le fonctionnement et l'usage du stationnement, la réforme a entraîné une augmentation des recettes immédiates, bien que le nombre d'heures payées par place conserve un niveau relativement faible dans certaines villes (plus de la moitié des villes est en-dessous de deux heures payées/place/jour).



Des RNTP 2019 vecteurs d'ambitions pour les mobilités

« LE DÉFI DE LA MOBILITÉ DURABLE doit être relevé par nous tous avec ambition et confiance dans nos propres capacités à réussir. » Ces mots prononcés par le président du GART – Louis NÈGRE – lors des dernières Rencontres nationales du transport public, ont fait écho à l'ambition partagée par l'ensemble des acteurs du secteur réunis pour l'occasion : installer les politiques de mobilités au cœur du débat public.

Du 1^{er} au 3 octobre 2019, Nantes a été la capitale Française du transport public. Trois jours d'échanges pour aborder les thématiques figurant au premier rang des préoccupations des autorités organisatrices de la mobilité. Devant près de 400 personnes, la plénière d'ouverture du Congrès GART-UTP s'est consacrée aux principales dispositions de la loi d'Orientation des mobilités, avec des échanges orientés sur les modalités de mise en œuvre. Également au cœur du programme, les douze ateliers techniques ont apporté des retours d'expériences sur des thématiques toutes aussi concrètes : comment aller plus loin et proposer de nouvelles solutions de mobilité dans les territoires périurbains et ruraux ? Comment associer les différents opérateurs de transport sur une plateforme unique ? Comment articuler la compétence mobilité entre les autorités organisatrices de la mobilité locales et régionales ?

Les nombreuses incertitudes relatives au financement des transports du quotidien n'ont pas été éludées

durant ces Rencontres. Le GART a promptement réagi à la diminution de 47 % de la compensation versement transport, inscrite dans le texte de loi d'Orientation des mobilités. Cette dernière était initialement destinée à compenser le relèvement du seuil de perception du versement transport de 9 à 11 salariés (intervenu en 2016). Avec le soutien de ses adhérents, l'association a insisté sur les conséquences de cette baisse de la compensation – de 91 à 48 millions d'euros – qui pénaliserait lourdement les budgets transports des autorités organisatrices de la mobilité et d'Île-de-France Mobilités. Et d'affirmer qu'un amendement avait été présenté à l'Assemblée nationale afin que cette baisse ne soit pas appliquée.

Par ailleurs, le président du GART a interpellé le secrétaire d'État chargé des Transports – Jean-Baptiste DJEBBARI – lors du discours inaugural, sur l'absence de ressources permettant de financer la nouvelle compétence des communautés de communes qui deviendraient autorités organisatrices de la mobilité dans la prochaine loi d'Orientation des mobilités.

Enfin, les nombreux moments d'échanges ont été l'occasion de rappeler l'attachement des élus du GART à une baisse de la TVA à 5,5 % pour les transports du quotidien. Utilisé chaque jour par des millions de Français, le transport public du quotidien est un service de première nécessité qui répond aux besoins croissants des territoires.



Un moment GART organisé la veille des RNTP

En présence des collectivités adhérentes, des entreprises membres du Club des partenaires et de toutes celles qui accompagnent l'association pour assurer la promotion de la mobilité durable, ce moment de convivialité a rassemblé une centaine de personnes à l'Hôtel de région des Pays de la Loire. Les collectivités partenaires des RNTP, représentées par Bertrand AFFILÉ, vice-président de Nantes Métropole, et Roch BRANCOUR, vice-président de la région des Pays de la Loire, ont salué l'importance des Rencontres qui constituent un levier d'action puissant afin d'accélérer la transition énergétique dans notre pays.

...les
mobilités
de nos territoires

Préambule

Qu'est-ce qu'une autorité organisatrice de la mobilité ?

Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est une personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial.

Selon le code des transports, il peut s'agir d'AOM locale comme une métropole, une communauté urbaine, une communauté d'agglomération, une communauté de communes, un syndicat mixte (à qui les membres ont transféré leur compétence), une île monocommunale, ou encore d'AOM régionale, c'est-à-dire, la région.

Son action principale est de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire pour proposer des services de mobilité aux usagers présents à l'intérieur de son ressort.

Ces services peuvent être organisés directement par l'autorité organisatrice en régie, ou bien être délégués à des opérateurs en concession.

Au-delà de l'offre de services de mobilité, elle peut concourir financièrement au développement des mobilités actives, partagées et solidaires.

À quoi correspond la compétence mobilité ?

La loi d'orientation des mobilités (LOM) - dont l'un des objectifs principaux est que l'ensemble du territoire national soit couvert par une autorité organisatrice de la mobilité - a modifié les conditions d'exercice de la compétence mobilité. Celle-ci est désormais définie comme la capacité d'organiser six catégories de services, sans qu'aucun d'entre eux ne soit obligatoire :

- services réguliers de transport public de personnes ;
- services à la demande de transport public de personnes ;
- services de transport scolaire ;
- services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement) ;
- services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement) ;
- services de mobilité solidaire.

LAOM peut choisir d'organiser ceux qu'elle trouve les plus adaptés à ses spécificités locales. L'exercice de la compétence mobilité se fait donc « à la carte ».

À noter que pour bénéficier de la capacité de prélever le versement mobilité, une AOM doit impérativement organiser un service régulier de transport public de personnes.



AOM locale

Quelles compétences pour l'AOM locale en matière de mobilités ?

Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) sont devenues, depuis l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, autorités organisatrices de la mobilité.

Le ressort territorial de l'AOM correspond au périmètre de la structure (commune, intercommunalité ou syndicat) qui exerce la compétence mobilité.

Certaines collectivités exercent la compétence mobilité de plein droit : communes, métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération, métropole de Lyon, ainsi que les îles monocommunes qui n'ont pas transféré leur compétence à la région.

Les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural (PETR) sont quant à eux AOM après le transfert de la compétence « mobilité » par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres.

Les communes perdront leur compétence « mobilité » à compter du 1^{er} juillet 2021. La LOM oblige donc celles qui sont membres d'une communauté de communes non-AOM à se positionner d'ici là pour acter ou non le transfert de cette compétence à leur EPCI.

En cas d'absence de transfert de la compétence « mobilité » à la communauté de communes, c'est la région qui exerce, à compter du 1^{er} juillet 2021, la compétence « mobilité » sur les ressorts territoriaux des communautés de communes concernées. La région devient ainsi AOM « locale » par substitution des EPCI.

Par ailleurs, dans ce cas, lorsqu'une ou plusieurs communes organisaient déjà des services de mobilité sur ces territoires, elles peuvent continuer à le faire et à prélever du

« versement mobilité » à cette fin. Notons toutefois que cela ne remet pas en cause le fait que ces communes aient perdu leur qualité d'AOM. Cette mesure dérogatoire est instaurée afin de ne pas démanteler une offre de mobilité existante sur un territoire, et ainsi, ne pas engendrer un déficit de mobilité pour les habitants.

Au-delà de leur habilitation à exercer tout ou partie des six catégories de services listées à l'article L.1231-1-1 du code des transports, les AOM « locales » peuvent également :

- offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destinée aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

- organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

Elles ont par ailleurs l'obligation de mettre en place un comité des partenaires avec les parties prenantes de la mobilité sur leurs territoires. Elles sont libres d'en fixer la composition et les modalités de fonctionnement, à condition d'y associer des représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants.

Ce comité se réunit selon une récurrence *a minima* annuelle, ainsi qu'avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité et de la politique tarifaire. Il doit également débattre de la qualité des services et de l'information des usagers mise en place.

Il se réunit également avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité et avant l'adoption du document de planification dont l'AOM concernée a la charge (plan de mobilité par exemple).

Enfin, les AOM « locales » sont concertées par les régions dans le cadre de la construction de la cartographie des bassins de mobilité et sont signataires des contrats opérationnels de mobilité.

AOM régionale

Quelles compétences pour l'AOM régionale en matière de mobilités ?

La région est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Ses compétences présentent la particularité de s'étendre au rail et à la route.

Elle est également autorité organisatrice de la mobilité « régionale », sur le même modèle que l'AOM locale. Elle dispose à ce titre de la capacité d'exercer sur son territoire les mêmes types de services qu'une AOM « locale », qui sont toutefois considérés dans ce cas comme étant d'intérêt régional.

La compétence ferroviaire des régions

Cette compétence a été attribuée aux régions dans le cadre de la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Depuis le 1^{er} janvier 2002, les régions ont ainsi la charge de l'organisation et du financement des services

ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci.

L'ouverture à la concurrence impacte aussi les lignes régionales. La SNCF qui était l'exploitant ferroviaire historique des lignes régionales va devoir entrer en concurrence d'ici 2023.

Depuis le 1^{er} décembre 2019, les régions peuvent en effet, lancer des appels d'offres pour l'exploitation des lignes de TER et sortir ainsi du monopole opéré par SNCF Mobilité.

La région chef de file de l'intermodalité

Avec l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) le législateur a fait de la région le chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ».

En tant que tel, l'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celle des autres autorités organisatrices de la mobilité et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité, dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

La LOM apporte des précisions quant au contenu de ce chef de filât. Elle détaille plus particulièrement les modalités de sa mise en œuvre opérationnelle, qui passe tout d'abord par l'élaboration d'une cartographie des bassins de mobilité, en concertation avec les AOM « locales », les syndicats mixtes de type « loi SRU » et les départements du territoire.

Par la suite, un contrat opérationnel de mobilité doit être élaboré à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Ce contrat réunit les acteurs associés à l'élaboration de la cartographie des bassins de mobilité, ainsi que les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges. D'autres partenaires intéressés peuvent également être associés.

Le contrat a pour but de rendre pleinement opérationnelle l'action commune des AOM, notamment en ce qui concerne :

- les différentes formes de mobilité et l'intermodalité en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transport ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

La durée de ces contrats est fixée librement par les collectivités locales. La loi oblige uniquement à ce qu'ils soient évalués à mi-parcours, notamment au regard d'indicateurs de suivi préalablement définis par les signataires.

Enfin, au même titre que les AOM « locales », les régions doivent créer un comité des partenaires avec les parties prenantes de la mobilité sur leurs territoires.

Délégation possible

Grâce à la LOM, chacune des missions ou des attributions d'une région peut être déléguée à une collectivité territoriale, un EPCI, une AOM ou un syndicat mixte de type « loi SRU ». La collectivité délégataire agit alors en tant qu'autorité organisatrice de second rang (AO2).

Communauté de communes

Quelles compétences pour la communauté de communes en matière de mobilités ?

La LOM incite toutes les communautés de communes non-autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à décider si elles souhaitent ou non devenir AOM. Cela concerne un peu plus de 900 intercommunalités.

Celles qui désirent se saisir de la compétence « mobilité » ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour adopter une délibération en ce sens.

Pour que la communauté de communes se voie confier la compétence « mobilité », plusieurs conditions doivent être réunies :

- le vote de délibérations concordantes par la communauté de communes et ses communes membres ;
- le respect d'une règle de majorité qualifiée pour acter le transfert ;
- le positionnement des communes voté par le conseil municipal dans un délai maximal de trois mois après la

COVOITURAGE



délibération de l'intercommunalité (soit, avant le 31 mars 2021).

La prise d'effet du transfert de la compétence mobilité est fixée au 1^{er} juillet 2021 au plus tard.

Lorsqu'elle est devenue AOM, la communauté de communes qui souhaite prendre en charge les services de transports réguliers, à la demande, et scolaire, qui étaient jusqu'alors organisés sur son territoire par la région, doit en faire la demande expresse. Le transfert de ces trois types de services se fait alors en bloc. La LOM permet en effet aux communautés de communes de laisser ces services à la région, ce que les autres AOM ne peuvent pas faire. La communauté de communes peut ainsi organiser des services réguliers, à la demande ou scolaires en complément de ceux de la région.

En l'absence d'un transfert de la compétence mobilité des communes membres vers la communauté de communes, la compétence est exercée par la région à compter du 1^{er} juillet 2021 sur les territoires des communautés de communes concernées.

Dans certains cas explicitement listés dans la loi, une communauté de communes qui ne serait pas devenue AOM au 1^{er} juillet 2021 peut le devenir ultérieurement en lieu

et place de la région. Il s'agit des cas où elle serait amenée à fusionner avec une autre communauté de communes ou à créer ou à adhérer à un syndicat mixte AOM. Ce retour de la compétence « mobilité » à la communauté de communes est alors de droit et intervient dans un délai de dix-huit mois.

Là encore, si la communauté de communes souhaite reprendre les services réguliers, à la demande et scolaires intégralement organisés jusqu'alors sur son ressort territorial par la région, elle doit en faire la demande expresse. Le transfert de ces services se fait « en bloc ».

Département

Quelles compétences pour le département en matière de mobilités ?

Les départements étaient précédemment autorités organisatrices des transports interurbains et scolaires, hors des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité. Aux termes de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015 (loi NOTRe), ces compétences ont été transférées aux régions le 1^{er} janvier 2017 pour les transports interurbains, et le 1^{er} septembre 2017 pour les transports scolaires.

Toutefois, le département reste compétent pour financer le transport des élèves souffrant d'un handicap. Qu'il s'agisse de déplacements domicile-établissement scolaire/universitaire intégralement inclus à l'intérieur d'un ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité, ou de trajets s'effectuant dans le ressort départemental.

Cette compétence départementale fixée par l'article L. 213-11 du code de l'éducation résulte d'une volonté du législateur qui, en 1983, a transféré aux départements les ressources liées à la prise en charge des frais de transport scolaire des élèves et étudiants souffrant d'un handicap.

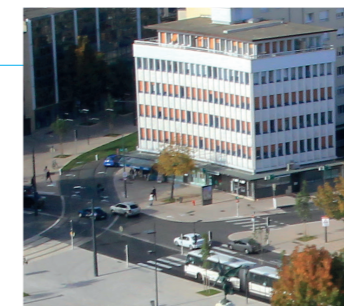
Lors de l'adoption des lois NOTRe et d'orientation des mobilités, le législateur n'a pas souhaité remettre en cause cette mission qu'il a clairement rattaché à la compétence sociale des départements. Ce qui signifie que cette compétence n'a pas été transférée aux régions en même temps que le transport scolaire interurbain.

Aux termes de la LOM, les départements

et les régions également tenus, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, de piloter l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, auxquels sont associés les organismes publics et privés en charge de l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique et de handicap ou dont la mobilité est réduite. Ce plan d'action commun a, en particulier, deux vocations :

- définir les conditions de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité des personnes précitées ;
- prévoir des actions concrètes de mobilité pour favoriser le retour à l'emploi.

Enfin, les attributions des départements en matière d'assistance technique aux communes et aux EPCI sont élargies par la LOM à la « mobilité ».



Le GART remercie l'ensemble de ses collaborateurs pour leur participation à la conception du rapport annuel 2019.

Sous la direction de :
Guy LE BRAS, directeur général du GART

Suivi de publication :
Mouloud HOUACINE, responsable communication du GART

Conception graphique :
Boréal

Date de publication :
Juillet 2020

L'édition 2019 du rapport annuel est également disponible sur notre site Internet www.gart.org

Crédits photographiques :

Couverture :
Toulouse Métropole-Bbsferrari

p. 6-7 : vwalakte-iStock-photo.com

p. 8-9 : Bruno Mazodier ;

p. 12-17 : SITCOME ; L. Laporte-CABA ; Communication Grand Avignon ; SMTC ; Patrick Garçon-Nantes Métropole ;

Alain Bachellier ; Droit réservés ; Région Pays de la Loire-Ouest Médias ; Languedoc Roussillon Midi Pyrénées ;

Emmanuel Pain-Région Bretagne ; A.Gilbert ; Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté-Michel Joly ; William Hamon ; Claude Almodovar

p. 18-20-21-22 : Bruno Mazodier ; Augustin Detienne

p. 28-29 : m2A-Marc Barral Baron ; GART

p. 30-31 : Bruno Mazodier ; GART

p. 33 : Métropole Nice Côte d'Azur ; Bruno Mazodier

p. 34-35 : GART ; Ministère Transition écologique et solidaire

p. 36-37 : Île-de-France Mobilités ; CSC-Région Réunion

p. 38-39 : Bruno Mazodier ; GART

p. 41 : GIE Objectif Transport public-Bruno Mazodier ; GART

p. 44-45 : Ville Angers-Th.Bonnet

p. 46-47 : RossHelen

p. 48-49 : Bombardier-C.Recoura

p. 50-51 : Ricochet64

p. 52-53 : GART ; Thierry Clarté



|||GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

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