



Rapport
annuel
2024

**Des territoires
concertés,
une action
renforcée**

gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN



Rapport
annuel
2024

**Des territoires
concertés,
une action
renforcée**



Sommaire

Nos forces

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

Nos initiatives

Loi de finances 2025 : ce qui a été voté en matière de financement de la mobilité.....	P.32
À l'écoute des projets SERM pour nourrir l'action publique	P.36
Concertation et vision partagée pour faire avancer nos priorités.....	P.40
La coopération interterritoriale comme socle commun	P.44
DSP, SEM, SPL, régie directe... Quel cadre juridique choisir pour l'AOM ?	P.48

Le meilleur choix pour votre AOM

Rejoindre le GART, c'est accéder à un espace unique où les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales et régionales échangent, partagent leurs bonnes pratiques et bâtissent ensemble des solutions adaptées à leurs territoires. Nos ressources économiques, juridiques et scientifiques accompagnent au quotidien nos adhérents dans l'exercice de leurs compétences. Par son influence, notre association porte la voix des collectivités et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques de mobilité.

2024 EN CHIFFRES CLÉS



Entretien avec le président du GART

Quel regard portez-vous sur l'année 2024 ?

2024 aura été une année dense, exigeante mais surtout essentielle.

Lors de l'assemblée générale du GART de juin 2023, les adhérents m'avaient renouvelé leur confiance pour un nouveau mandat. À ce moment-là, les débats sur le financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) étaient déjà vifs, nourris par les travaux croisés de notre Conseil scientifique, sous la présidence éclairée de Bernard Soulage, et de l'équipe permanente du GART. Deux ans plus tard, force est de constater que ces questions restent au cœur de notre démarche. Rien ne se fait sans engagement et sans une action collective structurée. C'est précisément ce que nous avons poursuivi en 2024 avec un travail rigoureux, porté par un Conseil d'administration uni dans un esprit de concorde, que je tiens à saluer, et une volonté partagée de faire entendre la voix des AOM auprès de l'écosystème de la mobilité durable en général et de l'État en particulier. Notre mobilisation a pour finalité de doter les collectivités des moyens nécessaires pour répondre aux défis majeurs qui nous font face. Je reste d'ailleurs convaincu que les disparités territoriales et les nouvelles contraintes qu'impose la nécessité d'une transition éclairée sur le plan écologique et énergétique ne sont pas étrangères à la crise politique que

traverse notre pays. La montée des différents populismes et les tensions que nous ressentons tous et toutes sur le plan local sont aussi les conséquences d'une fracture territoriale qui nous oblige à repenser les enjeux de mobilité et à les traiter de façon plus globale que ce que nous avons pu faire par le passé. C'est d'ailleurs tout le sens de la coopération accrue entre le GART et les associations généralistes comme France urbaine, la FNAU et Intercommunalités de France avec laquelle nous faisons locaux communs, mais également avec Régions de France. C'est en repensant nos politiques de mobilité, en renforçant les coopérations, que nous pourrions recréer du lien, redonner des perspectives, et répondre aux exigences écologiques et sociales de notre époque.

Sur le front du financement des mobilités, comment le GART s'est-il positionné sur ce sujet toujours aussi structurant ?

Le financement reste l'ossature de toute politique de mobilité ambitieuse. En 2024, le GART a confirmé son rôle de référent en la matière avec l'actualisation de ses 10 propositions pour renforcer le modèle économique des AOM. Notre expertise économique profite en premier lieu aux adhérents qui nous sollicitent quotidiennement sur les problématiques qu'ils rencontrent.



Louis NÈGRE

Président du GART
Président délégué
de la Métropole
Nice Côte d'Azur



"La transition énergétique est un fil rouge de notre action, en métropole comme en Outre-mer."

Je vous confirme également que cette expertise est reconnue au sein de notre écosystème et plus largement dans le débat démocratique, comme l'attestent les nombreuses demandes d'auditions auxquelles nous avons répondu ces derniers mois. Nos services ont notamment été auditionnés par les commissions parlementaires sur le budget des transports, par la Cour des comptes sur les actions menées en faveur des jeunes, ou encore par les services de l'État dans le cadre de la mission IGF-IGEDD sur le financement des autorités organisatrices de la mobilité. En parallèle, nous avons organisé, à notre initiative, nos propres auditions dans le but de consacrer les amendements à porter dans le cadre du projet de loi de finances 2025. C'est ainsi que nous avons reçu le MEDEF, l'UTPF et la FNAUT en septembre 2024. Ces échanges nourrissent une démarche constructive, renforcée par la création de notre Comité des parties prenantes. Au-delà de ces temps d'échanges nécessaires pour faire avancer ces sujets, je tiens à souligner le travail souterrain et continu de mon équipe permanente. Je pense notamment aux relations de travail que nous entretenons avec

les organismes de recouvrement du versement mobilité pour faciliter la transmission des informations communiquées aux AOM par l'URSSAF Caisse Nationale et la CCMSA. Le GART est également impliqué dans les travaux visant à faciliter le parcours client des bénéficiaires des avantages tarifaires par la dématérialisation des justificatifs de situation. Autant de chantiers techniques, néanmoins concrets pour le quotidien des usagers.

Vous avez évoqué le lancement du Comité des parties prenantes. Pouvez-vous nous en dire davantage ?

Nos élus portent une vision panoramique de la mobilité qui s'étend de l'échelon local à l'échelon régional voire national. Cette ambition suppose à mon sens de créer des passerelles et surtout, de rassembler autour de la table l'ensemble des acteurs concernés. Que ce soit l'État et ses services, les collectivités, les opérateurs, les industriels, les usagers ou les représentants du monde économique et social, tous disposent d'une pièce du puzzle qu'il nous faut assembler collectivement pour créer une chaîne de mobilité qui soit la plus fluide et décarbonée à destination de nos concitoyens.

C'est précisément l'objectif qui anime notre Comité des parties prenantes. Après une première édition réussie en 2024, le deuxième acte s'est tenu en juin 2025 et a réuni une quarantaine de représentants de l'écosystème. Cette initiative reflète ce que le GART incarne aujourd'hui, une plateforme d'échanges et de construction collective. Cette action, parmi tant d'autres, renforce notre capacité d'influence et consolide plus que jamais notre légitimité à porter une parole commune, à la fois politique et technique.

L'intermodalité représente désormais un axe central dans les travaux du GART. Pourquoi cet enjeu est-il devenu une priorité ?

Dans le cadre d'une enquête de satisfaction menée en 2024, nos adhérents ont exprimé l'idée que l'intermodalité occupe une place plus importante dans notre action.

"C'est en repensant nos politiques de mobilité, en renforçant les coopérations, que nous pourrions recréer du lien, redonner des perspectives, et répondre aux exigences écologiques et sociales de notre époque."

C'est pour y répondre que notre nouveau directeur général, Alexandre Magny, (ndlr : entrée en fonction le 1^{er} juin 2024) a souhaité structurer une direction dédiée à l'intermodalité et à l'aménagement de l'espace public. Le GART se retrouve ainsi mobilisé sur deux chantiers prépondérants en matière d'intermodalité. Le premier, celui du titre unique de transport avec un enjeu simple, offrir aux usagers une porte d'entrée unique vers l'ensemble de l'offre de mobilité existante. C'est dans ce sens que nous avons signé un protocole d'accord avec l'État et Régions de France pour lancer une expérimentation, dont le premier comité de pilotage s'est tenu en avril 2024. Ce projet repose sur une décennie de travaux de normalisation portée par notre association et bénéficie de l'implication directe de plusieurs territoires adhérents. Le second chantier, tout aussi stratégique, concerne les services express régionaux métropolitains (SERM). Nous soutenons pleinement leur déploiement et nous sommes, dans cette perspective, très attachés à ce que ne soient pas exclus de cette réflexion, les territoires qui ne disposeraient pas de l'ossature ferroviaire nécessaire à la mise

en œuvre d'un projet de SERM. J'ai accueilli avec intérêt le rapport sur les cars express, rédigé par François Durovray. Les élus du GART sont favorables au développement de véritables services express routiers dans les territoires où la voiture reste un moyen de déplacement incontournable. Cela passe notamment par une meilleure articulation entre cars express, covoiturage et modes actifs. Face à ces enjeux, l'État doit être au rendez-vous des SERM en prenant des engagements financiers à la hauteur des coûts d'investissement et de fonctionnement de ces projets.

La transition énergétique reste un enjeu central pour les AOM. Comment se concrétise votre mobilisation sur ce terrain ?

La transition énergétique est un fil rouge de notre action, en métropole comme en Outre-mer. L'année 2024 n'a pas échappé à cette priorité, d'autant plus pressante que les incertitudes, elles, n'ont pas faibli. Si nous sommes tous convaincus de l'impérieuse nécessité de décarboner le matériel roulant, véritable colonne vertébrale de nos réseaux de transport, le GART regrette l'instabilité du cadre

juridique européen qui a fragilisé notamment les AOM qui se sont engagées très tôt en faveur du BioGNV. Grâce à un travail de fond mené avec nos partenaires, à savoir les constructeurs, les énergéticiens, l'UTPF et la Plateforme Automobile, nous avons obtenu une prolongation de l'éligibilité du BioGNV au-delà de 2030. C'est une avancée mais cela n'est pas suffisant pour nous. Nous préparons d'ores et déjà la clause de revoyure prévue en 2026 pour faire évoluer les textes européens en tenant compte des évolutions technologiques du secteur européen et des réalités de terrain. À cette instabilité réglementaire s'est ajoutée une instabilité budgétaire inquiétante. Les baisses de dotations pour le Fonds vert ou les coupes annoncées dans le budget de l'ADEME, envoient des signaux contraires à l'ambition affichée d'une transition planifiée. La transition énergétique ne pourra pas se faire avec des règles mouvantes. Le GART s'efforce de maintenir une pression constructive auprès du gouvernement et des services de l'État pour garantir aux AOM un cadre d'action stable, lisible et soutenu financièrement.



Nos forces

Conseil d'administration

Au 31 mai 2025

48

élus représentant
les autorités
organisatrices
de la mobilité
adhérentes

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

17

vice-présidents
disposant d'une
délégation
thématique

9

administrateurs
composant
le Bureau :

Le président
Les 6 vice-présidents
La trésorière et
le trésorier-adjoint

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



CINQUIÈME VICE-PRÉSIDENT
DU GART
Jean-Luc GIBELIN
**Région Occitanie /
Pyrénées-Méditerranée**
Vice-président mobilités pour tous
et infrastructures de transports



TRÉSORIER-ADJOINT DU GART
Christophe COTTA
CARENE Saint-Nazaire Agglomération
Vice-président en charge de l'espace
public et des mobilités



TROISIÈME VICE-PRÉSIDENTE
DU GART
Françoise ROSSIGNOL
Communauté urbaine d'Arras
Première vice-présidente mobilités-
transports, grands projets



SIXIÈME VICE-PRÉSIDENT
DU GART
François DUROVRAI
Département de l'Essonne
Président



QUATRIÈME VICE-PRÉSIDENT
DU GART
Roch BRANCOUR
Région des Pays de la Loire
Vice-président & Président
de la commission infrastructures,
transports et mobilités durables



TRÉSORIÈRE
DU GART
Maria COLAS
Lorient Agglomération
Vice-présidente
chargée des mobilités

Vice-présidences



VICE-PRÉSIDENTE DU GART
DÉLÉGUÉE
ACCESSIBILITÉ

Béatrice AGAMENNONE

Eurométropole de Metz
Conseillère métropolitaine



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 DUORVAY

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 NABAJOTH

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 MÉTROPOLIS)

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



**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



Bertrand AFFILÉ

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



Frankie ANGEBAULT

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



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



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



Jean-Michel GUÉRINEAU

Agglobus Bourges
Président



Renaud LAGRAVE

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



Florence LASSERRE

**Syndicat des mobilités
Pays Basque-Adour**
Conseillère communautaire



Sylvain LAVAL

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



Alain LECOINTE

**Communauté d'agglomération
du Niortais**
Vice-président en charge
des mobilités



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



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



Christine SEGUINAU

Région Nouvelle-Aquitaine
Conseillère régionale



Marc ZEISEL

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

Administrateurs

Conseil scientifique

Notre collège d'experts enrichit la réflexion stratégique de l'association sur les grandes mutations de la mobilité durable. Composée d'élus, de chercheurs et d'anciens responsables publics, l'instance a pour vocation d'apporter un regard complémentaire et indépendant au Conseil d'administration. Ses travaux participent à faire émerger une véritable culture de la mobilité durable, en France comme à l'échelle européenne.



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

Présidente de la Délégation française auprès de la Commission intergouvernementale Lyon-Turin

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 CNRS, Laboratoire PACTE, Université Grenoble Alpes

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 Nouvelle-Aquitaine, ancienne vice-présidente du GART, ancienne présidente du GIE Objectif Transport Public

Frédéric HÉRAN

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

Consultante indépendante, ancienne *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

Codirectrice du Réseau vélo et marche

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

Codirectrice du Réseau vélo et marche

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



Alexandre MAGNY

Directeur général



Mounia GROSJEAN

Responsable économie des transports



Mouloud HOUACINE

Directeur de la communication



Raphaël KRUG

Directeur intermodalité et aménagement de l'espace public



Nancy ARTHOZOUL

Juriste



Ismaël BLONDEAU

Chargé de mission



Karima CARBONNIER

Chargée de mission ressources externes



Eve LANDAIS

Juriste



Juliette LAUR

Chargée de communication



Benjamin MARCUS

Directeur des affaires publiques et européennes



Valérie CHARPENTIER

Responsable des affaires générales



Benoît CHAUVIN

Directeur innovation et transitions



Florence DUJARDIN

Directrice des affaires économiques et financières



Céline SABATIER

Responsable observatoire des réseaux de transport



Aurélie SENÉ

Chargée de mission ressources humaines et internes



Ivan SLASTANOVA

Responsable interurbain et logistique urbaine

Club des partenaires

Notre Club fédère les acteurs industriels ainsi que les entreprises de la filière « Mobilité durable ». Associés aux orientations portées par le GART, ses membres dialoguent avec les élus et l'équipe permanente autour des grands enjeux présents et à venir du secteur.



Ils nous font confiance









Nos initiatives

Loi de finances 2025 : ce qui a été voté en matière de financement de la mobilité

Création du versement mobilité régional

L'article 118 de la loi de finances pour 2025 vient créer l'article L.4332-8-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) qui permet aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) régionales métropolitaines et à la collectivité de Corse d'instaurer le versement mobilité dans la limite de 0,15 %.

Collecté dans les mêmes conditions que le versement mobilité des AOM locales, le versement mobilité régional sera affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des actions relevant de la compétence mobilité des régions.

Les délibérations d'instauration ou de modification de taux devront énumérer les services de mobilité mis en place ou prévus qui justifient le taux de versement.

La région aura la possibilité de le moduler territorialement. Elle pourra donc, si elle le souhaite, fixer des taux différents, à l'instar des syndicats mixtes de droit commun ou SRU, selon un critère tenant compte de la densité de population, de l'offre de mobilité prévue ou mise en place (et notamment dans le cadre du déploiement du projet de services express régionaux métropolitains) et du potentiel fiscal des différents établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

La loi ne prévoit pas de corrélation entre le versement mobilité des AOM locales et le versement mobilité régional. Ils seront fixés indépendamment de l'un ou l'autre au contraire du versement mobilité additionnel des syndicats mixtes SRU qui s'articule avec la ressource dédiée des AOM locales.

Enfin, l'article 118 affecte une fraction de 10 % du versement mobilité régional au bénéfice des communautés de communes, répartie au prorata de la population (recensée par l'INSEE au 1^{er} janvier de l'année précédente) de chacune d'entre elles.

Affectation d'une fraction de 50 M€ issus des quotas carbone

L'article 120 de la loi de finances pour 2025 vient affecter une fraction de 50 millions d'euros du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1) :

- aux AOM locales, mentionnées au I de l'article L. 1231-1 du code des transports ;
- aux régions AOM locales de substitution, en application du II de l'article L. 1231-1 du code des transports ;
- aux communes, mentionnées au II de l'article L. 1231-1 du code des transports, non AOM qui ont conservé leur réseau de transport après la loi d'orientation des mobilités ;
- à SYTRAL Mobilités, conformément à l'article L. 1243-1 du code des transports.

Les modalités d'attribution seront fixées par décret et devront être déterminées en tenant compte de critères de ressources et de charges.

Évolution de la composition et de la fréquence du comité des partenaires ainsi que des thématiques à aborder

L'article 118 de la loi de finances pour 2025 est venu, de nouveau, modifier la composition du comité des partenaires (article L.1235 du code des transports) des AOM locales (article L.1231-1 du code des transports) et régionales (article L.1231-3 du code des transports).

Pour rappel, ce comité doit comprendre des représentants des organisations professionnelles

d'employeurs, des représentants des organisations syndicales de salariés, des représentants des associations présentes sur le territoire, notamment les associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort.

Désormais, les représentants des employeurs (organisations professionnelles, chambres consulaires, employeurs publics et privés du territoire, groupements d'entreprises...) doivent disposer d'au moins 50 % des sièges.

Le comité devra dorénavant être saisi pour avis au moins une fois par semestre sur les sujets suivants :

- niveau de l'offre de mobilité en place, renforcement de l'offre et développement des offres nouvelles ;
- taux de couverture des dépenses d'exploitation des services de mobilité par les recettes tarifaires ;
- niveau de contribution financière des employeurs dans le cadre du versement mobilité ;
- qualité des services ;
- information des usagers mise en place.

Pour rappel, il doit également :

- être saisi pour avis avant toute instauration, évolution ou modulation du taux de versement mobilité ;

- être consulté avant l'adoption du plan de mobilité de l'AOM locale, lors de l'évaluation de la politique de mobilité de l'AOM locale ou régionale et sur tout projet structurant y compris les services express régionaux métropolitains.

Prolongation de la possibilité de prise en charge jusqu'à 75 % par les employeurs privés des abonnements de transport public

Depuis la loi du 16 août 2022 de finances rectificative pour 2022, les employeurs privés ont la possibilité de porter à 75 % la prise en charge des abonnements de transport public de leurs salariés, alors que l'article R.3261-1 du code du travail prévoit une prise en charge obligatoire à hauteur de 50 %. Le Parlement a ainsi prolongé d'une année supplémentaire (jusqu'au 31 décembre 2025) cette possibilité offerte aux employeurs privés, sachant que la prise en charge obligatoire des abonnements de transport public des salariés de la fonction publique a été pérennisée à 75 % depuis le 1^{er} septembre 2023. Porteur de cette mesure dans le cadre du projet de loi de finances 2025, le GART souhaite que l'État pérennise cette possibilité offerte aux employeurs privés.



Nos temps forts



17 JANVIER

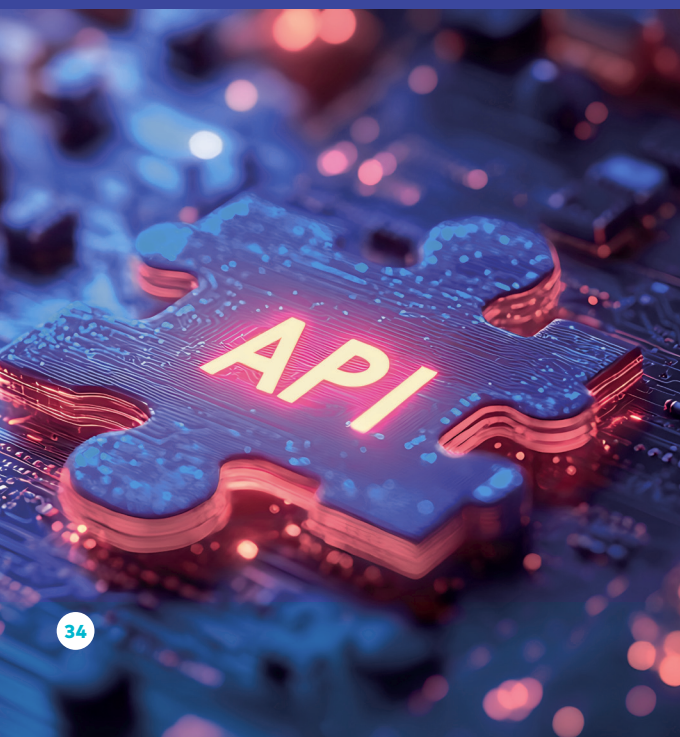
Faire de la mobilité pour tous une grande cause nationale et environnementale

Près de 200 invités étaient présents à la traditionnelle cérémonie des vœux du GART, organisée à Paris et réunissant comme chaque année toutes celles et ceux qui animent la mobilité durable en France.

1^{er} FÉVRIER

Session sur la simplification des démarches de tarification sociale et solidaire et dispositifs d'API et de proactivité de l'État

Le GART et la Direction interministérielle du numérique ont conjointement organisé ce temps d'échanges afin de présenter au plus grand nombre d'adhérents, les travaux en cours concernant le déploiement d'API et le programme d'administration proactive. L'objectif de cette initiative réside dans la simplification des démarches d'attribution de la tarification sociale et de la tarification solidaire des autorités organisatrices de la mobilité.



15 MARS

Adhésion à l'association « Femmes en mouvement »

Par cet engagement, le GART montre sa volonté d'aller encore plus loin dans l'inclusion des femmes au sein des événements qu'il organise et dans la gouvernance de l'association.

27 MARS

Participation à la deuxième Journée Nationale de l'Autopartage

Notre association a rappelé sa vocation à s'intéresser à l'ensemble des mobilités du quotidien, et ce notamment depuis la loi d'orientation des mobilités qui a conféré aux AOM, de nouvelles compétences, particulièrement en matière d'autopartage. Et d'insister sur la nécessité de faire évoluer les recettes afférentes pour permettre, entre autres, aux communautés de communes ne disposant pas de lignes régulières, de pouvoir lever le versement mobilité afin d'initier et financer des actions de mobilité comme l'autopartage ou le covoiturage. Le GART a également évoqué les travaux menés sur ces services de mobilité, et l'enquête que nous avons réalisée en 2022/2023 sur l'encadrement des véhicules en libre-service par les collectivités françaises.



À l'écoute des projets SERM pour nourrir l'action publique

Le 27 décembre 2023 paraissait la loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) qui visait au déploiement d'une offre multimodale de services de transports collectifs publics s'appuyant prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire.

Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux.

En parallèle du processus de labellisation par l'État des 24 premiers projets de SERM, intervenus en juillet 2024, le ministre des Transports

a également souhaité initier, fin 2024, des réflexions nationales autour d'un plan Cars Express. À cet effet et à l'initiative de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), trois premiers ateliers ont rassemblé fin décembre 2024 une dizaine de membres des différentes associations d'acteurs publics et privés dont le GART.

Durant l'année 2024, le GART s'est saisi de cette loi pour engager un cycle de travail sur ce sujet notamment au travers de colloques et d'auditions des acteurs. Un premier colloque a été organisé le 13 mars 2024 par le GART en partenariat avec Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine intitulé « SERM : des enjeux stratégiques et de gouvernance au service de l'intermodalité » en présence du ministre des Transports et qui a rassemblé plus de 200 acteurs de la mobilité.

Un second a été organisé par la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), rassemblant plus de 100 acteurs, auquel le GART a participé et lors duquel il a animé certains ateliers autour de la thématique « SERM : Quand la mobilité réinvente l'aménagement des territoires ».

C'est dans ce contexte et pour accompagner les démarches SERM que le GART a initié, fin 2024, des auditions territoriales des AOM porteurs de projets afin de faire un point d'avancement sur les dossiers et échanger sur les attentes et/ou freins identifiés dans la conduite des projets.

Du 4 décembre 2024 au 13 mars 2025, notre association a conduit 11 auditions auprès de 23 des 24 porteurs de projets SERM. Pour ces auditions, nos services ont organisé des sessions régionales auxquelles étaient conviées les directions mobilités des régions, des métropoles et des principaux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) partenaires de la démarche. Près de 100 techniciens sont venus apporter leurs contributions et ont mis en évidence les enjeux, les forces, les freins mais aussi leurs inquiétudes dans la conduite de ces projets, objet d'une synthèse en cours de rédaction et prochainement mise à disposition des adhérents. Ces auditions se sont déroulées avec l'appui d'un questionnaire soumis au préalable aux territoires. Durant ces entretiens, les territoires étaient invités à présenter leur projet au travers des dossiers minutes transmis, puis à échanger autour de plusieurs thématiques : la gouvernance et la place des acteurs (SNCF, SGP, concessionnaires d'autoroute), le financement, l'intermodalité, le volet routier du projet...

Ces auditions renforcent la connaissance technique de l'équipe permanente et consolident les positions du GART, notamment dans le cadre de la conférence de financement Ambition France Transports.



Nos temps forts

1^{er} JUIN

Alexandre Magny nommé directeur général du GART

Le 17 janvier 2024, Louis Nègre, président du GART, et les élus du Conseil d'administration ont annoncé la nomination d'Alexandre Magny en tant que futur directeur général de l'association. Il a pris ses nouvelles fonctions le 1^{er} juin 2024, succédant ainsi à Guy Le Bras qui a fait valoir ses droits à la retraite. Le choix d'Alexandre Magny s'est imposé naturellement : son expertise au sein de la structure et sa solide connaissance de l'action publique constituent des atouts précieux pour poursuivre le travail engagé et renforcer les ambitions de l'association.



17 JUIN

Appel aux candidats aux élections législatives 2024 : faisons des mobilités du quotidien, une priorité nationale !

Nos concitoyens continuent d'exprimer une attente forte envers des solutions de transport performantes et accessibles, qui améliorent le quotidien de tous tout en réduisant l'empreinte carbone. Ce besoin souligne l'importance de politiques publiques de mobilité pérennes et continues. Dans ce contexte, les élus du GART ont appelé tous les candidats à une prise en considération des enjeux de mobilité au sein du débat public. Nos prises de positions répétées témoignent de notre volonté de faire avancer résolument les mobilités du quotidien : création d'un titre unique de transport pour simplifier l'accès des usagers aux services de mobilité ; appel à une conférence nationale de financement de la mobilité et des infrastructures ; mise en œuvre d'un modèle économique efficace à disposition des autorités organisatrices pour financer les mobilités du quotidien et leur permettre de faire face au mur d'investissement nécessaire au choc d'offres, qui permettra de favoriser le report modal de l'autosolisme vers des solutions de mobilité plus durables. Les élus de l'association appellent à une vision nationale ambitieuse en matière de mobilité, où chaque citoyen peut accéder équitablement aux infrastructures et aux politiques de mobilités mises en place dans son territoire.

4 JUILLET



LES DIRIGEANT.E.S
DE TERRITOIRES

Le GART et l'ADGCF signent un partenariat

Signé à Angoulême lors des Universités d'été de l'Association des directeurs généraux de France, ce partenariat présente une double ambition : enrichir la réflexion mutuelle et favoriser une meilleure prise en compte des nouveaux enjeux de mobilité par les intercommunalités. Par ailleurs, ce partenariat permettra au GART de pouvoir établir un contact plus étroit et direct avec les DGS des intercommunalités, dont un certain nombre ne sont pas encore adhérentes de notre association.

Concertation et vision partagée pour faire avancer nos priorités



Lancement de notre comité des parties prenantes

Cette initiative découle d'une volonté d'associer, au côté des AOM, les institutions publiques et privées dont l'action ou les décisions influent sur les politiques publiques de mobilité. S'inspirant des comités des partenaires mis en place par les AOM dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, ce comité des parties prenantes s'est réuni à Paris le 15 mai 2024 pour sa première édition, rassemblant à cette occasion une trentaine de structures impliquées dans les enjeux de mobilité durable.

Temps d'échanges avec les directeurs Transports des régions adhérentes

Organisée le 4 juillet 2024, cette réunion de travail avait pour but d'ancrer davantage l'association sur les enjeux liés à l'intermodalité, et ainsi renforcer le lien qui unit le GART et les régions. À cette occasion, l'association a présenté les travaux qu'elle mène et qui concernent directement les AOM régionales : SERM, titre unique de transport, financement, mobilité solidaire... Les retours d'informations formulés par chacun des participants ont permis de définir plusieurs axes de travail prioritaires et pertinents qui alimenteront les travaux du GART.

Un cycle d'auditions pour conforter nos propositions sur le modèle économique des AOM

Notre association joue un rôle central dans le but d'associer au mieux l'ensemble des acteurs de la mobilité durable. Dans le cadre de la préparation du projet de loi de finances 2025, nous avons engagé une série de consultations afin d'alimenter nos propositions sur le modèle économique des AOM que nous avons soumises au débat parlementaire. Du 5 au 11 septembre 2024, le président Louis Nègre et les administrateurs du GART ont auditionné le MEDEF, l'UTPF et la FNAUT. Les auditions ainsi menées ont permis d'engager un dialogue ouvert et constructif sur les enjeux protéiformes du transport public : versement mobilité, tarification, autres ressources financières, relation voyageurs,

offre de mobilité, déplacements domicile-travail, report modal, formation et métiers du transport public, transition énergétique... Plusieurs pistes formulées lors de ces échanges ont enrichi nos travaux avec cet objectif commun : faire de la mobilité, un véritable levier d'aménagement du territoire.

À l'écoute des acteurs de la mobilité partagée

Du 13 au 15 novembre 2024, le GART a engagé un cycle d'auditions avec les acteurs de la mobilité partagée. Cette dernière - qui se concrétise par l'autopartage, le covoiturage ainsi que les vélos et la micromobilité en libre-service - représente les services de mobilités complémentaires à l'offre de transport collectif et participe à la démotorisation en développant la multimodalité. Au cours de ces dernières années, les autorités organisatrices de la mobilité se sont progressivement saisies de l'enjeu du développement de l'offre de mobilités partagées, en jouant un rôle d'organisation ou de régulation de ces activités. Notre association a accompagné cette dynamique, notamment à l'occasion des discussions de la loi Grenelle, sur le label autopartage, ou encore sur l'encadrement du free-floating dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. En 2022, nos services ont par ailleurs mené une enquête auprès des collectivités adhérentes sur leurs politiques publiques en matière de véhicules en libre-service. C'est dans cette perspective que le GART a auditionné l'Alliance des mobilités (Mobilians), l'Association des Acteurs du Vélo Public (AAVP), l'Association des Acteurs de l'Autopartage, la SPL Mobilité de Lyon et le Syndicat Autolib Vélib Métropole (SAVM).

Nos temps forts

9 JUILLET

Participation à la réunion de suivi des actions engagées dans le cadre du plan de transport scolaire



Rodolphe Gintz, directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), et Florence Guillaume, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, ont invité les acteurs du transport collectif à cette réunion de suivi (mise en place à l'été 2022). L'objectif consiste à réaliser un état des lieux de la situation du transport scolaire en France et de préparer au mieux les rentrées scolaires. Les acteurs présents ont salué les avancées constatées depuis deux ans et les efforts mis en œuvre par les services techniques des ministères en charge de ce sujet, qui se traduisent notamment par une revalorisation salariale des conducteurs et une réduction du délai de délivrance des permis. Néanmoins, ils ont souligné que le secteur reste en tension avec un besoin de 3 000 conducteurs de plus, qui ne sera pas satisfait en 2024, contre 6 000 l'année dernière.

17 & 18 SEPTEMBRE

Un séminaire stratégique pour répondre aux défis actuels et futurs

Dans le cadre de la mise en place de la nouvelle organisation du GART opérée à la suite du changement de direction en juin 2024, les administrateurs et les élus de l'association se sont réunis durant deux jours pour réinterroger l'identité du GART et son positionnement dans l'écosystème de la mobilité. Ces riches échanges ont permis de dégager de nouvelles pistes d'amélioration pour répondre encore mieux aux intérêts des AOM adhérentes qui sont très attachées au rôle et à l'action de l'association.



1^{er} AU 3 OCTOBRE

8000 participants à l'European Mobility Expo 2024

L'événement a fait de Strasbourg, la capitale européenne de la mobilité. L'EuMo Expo, c'est aussi 233 exposants, 100 intervenants français et européens, 60 conférences thématiques, 27 véhicules présentés, 10 visites techniques proposées, trois remises de prix, deux partenaires institutionnels - l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est - impliqués pour faire découvrir les mobilités du territoire, un invité d'honneur avec la ville de Vienne.



La coopération interterritoriale comme socle commun

Les Intermobil-Idées incarnent cet état d'esprit du « pas de côté » et sa troisième édition qui s'est tenue les 20 et 21 novembre 2024 n'a pas dérogé à la règle. Ce rendez-vous attendu du GART a souhaité aborder un nouvel enjeu de prospective : « Comment concilier intelligence territoriale et science comportementale pour un report modal réussi ? » Une équation à laquelle ces deux jours d'échanges ont apporté des clés de compréhension devant une cinquantaine de directeurs Transport adhérents réunis pour l'occasion.

L'événement s'est ouvert par une présentation du programme de travail 2025 de l'association et des principaux axes de la réorganisation engagée par le directeur général, Alexandre Magny, depuis le 1^{er} juin 2024.

Les échanges se sont poursuivis avec une prise de parole de Bernard Soulage, président du Conseil

scientifique du GART, qui a dressé un panorama des travaux engagés par l'instance. Des travaux de recherche qui portent actuellement leur orientation sur l'enjeu de l'intermodalité.

Parmi les personnalités amenées à partager leurs points de vue à l'occasion de ces Intermobil-Idées, Jean Coldefy. L'ingénieur de formation et expert reconnu des questions de mobilité a livré sa vision sans tabous sur un certain nombre d'enjeux : le report modal, les seuils d'efficacité économique, la place du vélo dans la chaîne de mobilité... Face à des ressources publiques rares (quota d'émissions de CO2, espace en ville, fonds publics) et privées (temps et argent), il a insisté sur la nécessité d'engager une réforme territoriale afin de mieux coordonner le triptyque « mobilité, urbanisme et aménagement du territoire ».

Cette première journée s'est poursuivie avec une table ronde consacrée à l'intelligence territoriale au service de la mobilité. Plusieurs initiatives réussies ont été présentées en retour d'expériences :

- le Réseau express métropolitain européen, un projet de mobilité pensé dès 2018 et fruit d'une concertation entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est ;
- les effets positifs de la gratification du covoiturage (gratuit pour les passagers et indemnisé pour les conducteurs) sur sept territoires de la Savoie, incitant à un usage raisonné de la voiture ;
- la réussite du transport à la demande mutualisé, conçu en collaboration avec les autorités organisatrices de la mobilité rurales au sein du syndicat mixte SRU Hauts-de-France Mobilités.

La seconde journée des Intermobil-idées s'est articulée autour de deux temps forts. Henri Bergeron, sociologue et enseignant-chercheur à Sciences Po Paris, a présenté les fondements des sciences comportementales et le cadre d'action dans lequel elles prennent tout leur sens.

Cette introduction a posé les bases pour la table ronde « Savoir combiner intelligence comportementale et intelligence numérique ». Les intervenants ont convergé leurs échanges sur le cas des véhicules en libre-service. Un exemple concret d'un service de mobilité qui redéfinit les politiques publiques de mobilité. En s'intégrant au sein d'infrastructures publiques comme les routes, les trottoirs ou les stations dédiées, ces véhicules deviennent des ressources collectives accessibles à tous. Les intervenants ont souligné combien ces véhicules réinterrogent les modèles traditionnels de gestion urbaine. Et d'ajouter que le rôle du numérique y occupe une place prépondérante dans la mesure où les applications mobiles, la géolocalisation ainsi que la gestion en temps réel illustrent comment la technologie renforce l'attractivité et l'efficacité de ces services.

Pour sa troisième édition, les Intermobil-idées ont proposé aux adhérents du GART de revisiter les cadres économiques, juridiques et sociaux qui façonnent notre quotidien. Grâce à des échanges riches et des points de vue éclairants, l'événement a offert un contenu original à même d'enrichir les directeurs Transport dans l'exercice de leurs compétences « Mobilité ».



Nos temps forts

3 OCTOBRE

Le GART soutient les territoires ultra-marins et leurs projets de mobilité

De nombreux adhérents d'Outre-mer ont participé à l'European Mobility Expo 2024. Cette venue a été l'occasion pour notre association d'animer une réunion de travail présidée par Alix Nabajoth, vice-président du GART délégué aux Outre-mer. Les échanges ont été denses et les retours d'expériences particulièrement riches. Alix Nabajoth a souligné l'importance de futures rencontres au sein des collectivités ultramarines afin de s'imprégner au mieux des réalités de terrain et de comprendre les enjeux de chaque territoire. Cette réunion a également permis à l'ensemble des collectivités participantes de présenter les points d'actualité majeurs de leurs réseaux, et pour le GART de réaffirmer son engagement à défendre les intérêts des territoires Outre-mer, et en particulier l'ensemble des projets de mobilité qu'ils portent, auprès du gouvernement.



26 NOVEMBRE

Échange GART-DGITM sur les enjeux financiers des AOM

Une délégation du GART représentée par son président Louis Nègre, a échangé avec Rodolphe Gintz, directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM). Cette rencontre a permis de dresser un panorama des propositions portées par le GART pour renforcer le modèle économique des AOM, notamment dans le cadre du projet de loi de finances 2025, et des difficultés économiques rencontrées par ces dernières. 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



auquel les sources actuelles de financement des AOM ne peuvent répondre à elles seules. Les élus du GART ont alerté Rodolphe Gintz sur les risques de ralentissement de la transition écologique, avec des exemples concrets pour les politiques locales de mobilité : risque d'annulation ou de report d'achat de matériels roulants, conséquences négatives sur le tissu économique local...

17 DÉCEMBRE

« Je rêve d'un retournement climatique où grâce à l'essor des transports collectifs, on passerait d'une ère de défaite à un air de fête »



Le président du GART, Louis Nègre, s'est vu remettre des mains de François Durovray, ministre délégué démissionnaire chargé des Transports, les insignes d'Officier de la Légion d'honneur. Devant une centaine d'invités présents à Paris, cette distinction vient saluer son action déterminée et son engagement. En sa qualité de sénateur, d' élu local

et de président du GART, Louis Nègre a initié des réformes majeures telles que l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs et la dépénalisation du stationnement, avec cette volonté immuable : l'objectif de répondre aux attentes des usagers avec plus de fréquence, plus de sécurité et plus de simplicité dans l'accès aux transports publics. À l'issue de son discours de remerciements, le président du GART a partagé son rêve pour les transports publics et la mobilité durable : « Je rêve d'un retournement climatique où grâce à l'essor des transports collectifs, on passerait d'une ère de défaite à un air de fête. Je rêve d'un pays où les décisions de mobilité ne seraient plus dictées par un manque de moyens, mais par une réelle volonté de prendre en compte les vrais besoins de nos concitoyens. Dans notre pays, la France, où les recettes publiques liées au transport et à la mobilité s'établissent à environ 53 milliards d'euros, ce rêve, selon moi, n'est pas une utopie. C'est la vision que je défends ! »

DSP, SEM, SPL, régie directe... Quel cadre juridique choisir pour l'AOM ?



Le GART dresse un panorama des différents outils juridiques mis à la disposition des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans le cadre de la gestion de leurs réseaux de transport afin de vous éclairer sur les solutions existantes.

Régies et Entreprises publiques locales, une implication directe

Régie directe : l'AOM assure la gestion complète du service, sans intermédiaire et un contrôle direct de l'ensemble des opérations (ressources humaines, exploitation et maintenance du matériel). Cela permet un contrôle total et une réactivité immédiate dans les prises de décisions, mais exige des ressources internes importantes en termes de compétences et de personnel.

Société d'économie mixte (SEM) : régie par l'article L.1521-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), la SEM est souvent utilisée pour des projets d'envergure où les ressources privées sont nécessaires pour le financement ou des compétences techniques que l'AOM peut ne pas avoir en interne. En effet, la SEM permet aux AOM de bénéficier des apports financiers et techniques, fournis par les actionnaires privés, tout en gardant le contrôle sur le projet (l'AOM détient la majorité du capital, au moins 51 %).

Société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) : régie par l'article L.1541-1 du CGCT, variante de la SEM, la SEMOP associe une AOM et un partenaire privé dans une société dont l'objet est limité à une opération précise. La sélection de l'actionnaire opérateur économique se fait après une mise en concurrence (CGCT, art. L. 1541-2). La SEMOP sera dissoute une fois l'opération terminée. Ce modèle permet une implication directe des actionnaires privés sur un projet spécifique, tout en assurant à l'AOM un contrôle total sur les décisions stratégiques ainsi que sur le suivi du projet et les objectifs fixés. Contrairement aux SEM, les SEMOP ne peuvent agir en dehors du territoire de l'AOM actionnaire. La SEMOP est généralement utilisée pour des projets complexes ou ponctuels, comme la construction d'infrastructures ou la gestion de services spécialisés, où l'expertise privée est nécessaire.

Société publique locale (SPL) : encadrée par l'article L. 1531-1 du CGCT, la SPL est une société entièrement détenue par l'AOM (100 % du capital). La SPL offre donc un contrôle total à l'AOM sur la gestion des services publics, ce qui permet une grande souplesse et réactivité dans la prise de décision. Les SPL n'ont pas à être mises en concurrence par leurs actionnaires publics. Contrairement aux SEM, les SPL ne peuvent pas intervenir pour

le compte d'autres acteurs que leurs actionnaires et en dehors du territoire de leurs collectivités membres.

Des caractéristiques spécifiques pour les contrats de la commande publique

Délégation de service public (DSP) : l'AOM confie la gestion d'un service public à un opérateur privé, qui assume les risques d'exploitation en échange de la possibilité de se rémunérer sur les recettes générées par l'activité (CGCT, art., L.1411-1 et suivants ; Code de la commande publique [CCP], art., L. 3100-1 et suivants). Sauf exception, le choix du délégataire n'intervient qu'à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. La DSP est souvent utilisée pour des services complexes, où les investissements et les risques sont importants.

Marchés publics : régis par le CCP (CCP, art., L. 1110-1 et suivants), ils permettent à l'AOM de contracter avec des entreprises privées pour l'achat de biens, la réalisation de services ou de travaux. Tout comme les DSP, les marchés publics sont passés selon des procédures de mise en concurrence qui garantissent transparence et égalité d'accès aux opérateurs. L'AOM est responsable de la rédaction des cahiers des charges, de l'évaluation des offres et du suivi des prestations. Le marché

public est notamment adapté pour des projets spécifiques ou pour répondre à des besoins réguliers, où les risques sont moins importants.

Allotissement (obligatoire) : consiste à diviser un marché public ou une DSP en plusieurs lots. L'allotissement peut se faire selon le mode de transport (ex : allotir les modes lourds d'une part [métro, tramway] et le réseau bus d'autre part) ou encore des critères géographiques. Les allotissements favorisent une meilleure adéquation de l'offre de transport aux attentes des usagers et aux spécificités locales.

Pour conclure, les divers modes de gestion permettent aux AOM d'adapter la gestion des services publics à leurs besoins spécifiques. Chacun de ces dispositifs requiert un degré d'implication variable de l'AOM, mais tous nécessitent un contrôle actif afin de garantir l'efficacité et la qualité des services, en surveillant leur exécution et en ajustant les prestations aux spécificités locales et aux enjeux contemporains.

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

SOUS LA DIRECTION DE

Alexandre MAGNY, directeur général du GART

SUIVI DE PUBLICATION

Mouloud HOUACINE, directeur de la communication du GART
Juliette LAUR, chargée de communication du GART

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Couverture : bbsferrari - Istock
p.2 : Nicolas Rochette - Adobe Stock
p.4 : Adobe Stock
p.7 : Relief Drone - Adobe Stock
p.9 : Bruno Mazodier
p.12 : Adobe Stock
p.15 : Cinor
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 ; SMTIC ; 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 : Altitudedrone - Adobe Stock
p.30 : Francisco Blanco - iStock
p.33 : Adobe Stock
p.34 : Bruno Mazodier ; aironamad - Adobe Stock
p.35 : Tempura - iStock ; Oscar - Adobe Stock
p.36-37 : droits réservés ; Nicolas Rochette - Adobe Stock
p.38-39 : Bruno Mazodier ; Adobe Stock ; ADGCF
p.40-41 : GART ; fizkes - Adobe Stock
p.42-43 : Kedek Creative - Adobe Stock ; Gajus - Adobe Stock ; Bruno Mazodier
p.44-45 : altitudedrone - Adobe Stock ; GART
p.46-47 : GART
p.49 : Jérémie Crespín - Adobe Stock
p.50-51 : Gabriele Maltinti - Adobe Stock

CONCEPTION GRAPHIQUE & RÉALISATION

Agence Cithéa.

DATE DE PUBLICATION

Juillet 2025

Notre rapport annuel est disponible sur notre site internet www.gart.org



