

Rapport moral

Assemblée générale du GART - 23 septembre 2025

Mesdames, Messieurs les élus du GART, Chers amis,

Dans un monde en proie au doute, voire au désarroi, les moments où l'on peut allier politique et sérénité deviennent rares et il convient de les savourer.

Et c'est peu dire que présider le GART me rend heureux et combatif.

Heureux car je sais pouvoir m'appuyer sur l'engagement des membres du Conseil d'administration et sur l'expertise d'une équipe permanente solide qui agissent de concert pour accompagner au mieux les Autorités organisatrices de la mobilité dans la mise en place de leurs politiques publiques de mobilité.

Combatif, car conscient que les attentes des AOM adhérentes restent fortes ! Le GART se bat pour qu'elles disposent des bons leviers financiers et opérationnels leur permettant de faire face à la fois au double mur d'investissement et de fonctionnement auquel elles sont confrontées. Il est, en effet, vain et irréaliste d'envisager un quelconque choc d'offres alors même que les conditions financières actuelles ne permettent pas aux AOM d'envisager sereinement le financement de l'existant.

Comme l'écrivait Albert Camus, « la vraie générosité envers l'avenir consiste à tout donner au présent ». Et c'est dans cet esprit, tourné vers le futur mais résolument ancré dans le quotidien, que nous avons agi en plaçant nos travaux sous le signe de l'innovation et de la solidarité au service de la mobilité durable et de l'accompagnement de toutes les AOM, qu'elles soient locales ou régionales.

Avant d'illustrer la vitalité de notre action en mettant en avant quelques-uns des nombreux dossiers traités par le GART cette année, permettez-moi d'insister plus particulièrement sur celui qui est prioritaire pour chacun d'entre vous, à savoir le financement de la mobilité.

Depuis près de 5 ans, le GART s'évertue à repenser le modèle économique de la mobilité, aujourd'hui à bout de souffle et inadapté aux défis de transformation que nous impose un changement climatique aux effets de plus en plus visibles, et dévastateurs pour notre environnement et notre quotidien.

Le GART est la première, voire la seule, association de collectivités à avoir, en lien avec son Conseil scientifique, et ce depuis 2022, et avec le soutien de son équipe permanente, autant investigué sur ce sujet financier. Notre association a ainsi réalisé un travail remarquable et remarqué qui a abouti à 10 propositions concrètes qui ont non seulement servi de guide aux

élus du GART lors de la conférence Ambition France Transports mais ont surtout été au cœur des débats de l'atelier 1 consacré au financement des AOM et des SERM.

Mais avant de revenir plus avant sur l'implication du GART dans cet épisode prometteur mais quelque peu décevant, il me paraît fondamental de rappeler que le GART a toujours recherché des solutions permettant à toutes les AOM, quelles soient locales ou régionales, de disposer de ressources suffisantes et adaptées à leurs besoins et à leurs compétences.

En effet, la spécificité du GART est de réunir en son sein les régions, cheffes de file de la mobilité à l'échelle de leur territoire, et les AOM locales dont nous essayons de défendre les intérêts avec une égale énergie.

C'est cette approche qui a amené, le 15 janvier dernier, le Conseil d'administration, dans le cadre du débat du Projet de loi de Finances 2025, à adopter une position d'équilibre consistant à soutenir la demande des Régions de disposer d'un Versement mobilité régional tout en exigeant une revalorisation de 0,5 point des taux plafonds du Versement mobilité local prélevé par les AOM locales.

J'ai bien conscience que cette position a pu mettre mal à l'aise certains de nos adhérents mais le GART a toujours considéré qu'il était juste que les Régions, comme les AOM locales ou Ile-de-France Mobilités, disposent d'une ressource dynamique, dédiée et affectée à la mobilité. Dans un monde idéal, nous aurions préféré qu'elle soit distincte du Versement mobilité, pour éviter toute concurrence entre les régions et les AOM locales. Mais le VM régional proposé notamment par les ministres François Durovray et Philippe Tabarot, apparaît aujourd'hui comme la solution d'urgence permettant aux régions qui le mettent en place de financer une partie de leurs compétences mais également d'affecter au moins 10 % de cette recette aux communautés de communes pour les aider à s'emparer au mieux de la compétence mobilité qui leur a été confiée par la LOM.

Aujourd'hui, ce sont 5 régions qui ont fait le choix de mettre en œuvre le VM régional et rural sur leur territoire. Elles savent pouvoir trouver au GART une expertise incontestable et incontournable sur cet impôt très particulier. Cette expertise s'est notamment traduite par un travail mené en lien étroit avec l'URSSAF Caisse Nationale visant à améliorer la transmission des données fournies aux AOM. Après une période d'expérimentation lancée en 2020 et qui s'est achevée cette année, l'ensemble des AOM, y compris les régions, bénéficient désormais, grâce au GART, d'informations plus fiables quant au suivi de cette ressource essentielle aux AOM.

C'est cette volonté d'être au service de tous les territoires et de toutes les AOM qui nous a également animé durant la Conférence Ambition France Transports, organisée entre le 5 mai et le 9 juillet dernier.

Il n'est pas inutile de rappeler que le GART, dès 2022, appelait de ses vœux la tenue d'une Conférence sur le financement des mobilités, conférence qui nous avait d'ailleurs été promise par Clément Beaune, alors ministre des Transports, lors de sa venue à Lyon à l'occasion de notre

Assemblée générale. Promesse ensuite réitérée aux RNTP de Clermont-Ferrand, et reprise par ses successeurs.

Notre combat n'aura pas été vain. Mais il aura ainsi fallu attendre trois ans pour que le financement des mobilités fasse enfin l'objet d'une réelle attention des pouvoirs publics au travers de cette conférence Ambition France Transports. Si elle a eu le mérite de renforcer le diagnostic partagé et inquiétant sur les besoins et les enjeux, on ne peut que regretter l'absence, à ce jour, de mesures concrètes en faveur des mobilités du quotidien qui sont au service du plus grand nombre ; cette conférence s'est surtout concentrée sur le financement de l'entretien du réseau ferroviaire existant et sur l'avenir des concessions autoroutières.

Pour autant, le GART, grâce à son obstination, a pu siéger dans 3 des 4 ateliers et je remercie chaleureusement Jean-Pierre Serrus et Anne-Marie Jean qui ont respectivement représenté le GART au sein de l'atelier consacré au financement des infrastructures ferroviaires et à celui portant sur le transport des marchandises. Notre présence active dans cette conférence nous aura permis de défendre les principales orientations du GART en matière de financement qui, je le rappelle, sont les suivantes :

- **Répartir les taxes issues de la route en faveur de la mobilité**
- **Augmenter la contribution des usagers**
- **Flécher une partie des recettes des concessions autoroutières vers la mobilité**
- **Baisser la TVA à 5,5% pour les transports du quotidien**
- **Affecter une partie des recettes provenant de la fiscalité environnementale à la mobilité**
- **Faire évoluer le versement mobilité**
- **Affecter une partie des recettes du secteur aérien à la mobilité, voire appliquer, par équité fiscale, la TICPE sur le kérosène**
- **Faire contribuer les livraisons de logistique urbaine (colis, chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce ou de livraison)**
- **Financer les infrastructures de transport par les plus-values immobilières et foncières**
- **Introduire des dispositifs de maîtrise, voire de réduction, de l'usage de la voiture particulière (péage urbain, carte multimodale...) et mobiliser tout ou partie des recettes pour financer des solutions de mobilité alternative**

Ces propositions ont été au cœur des discussions qui ont animé l'atelier 1 auquel j'ai eu l'honneur de participer et qui portait sur le financement des AOM et des SERM. Je remercie d'ailleurs la direction économique et financière du GART qui a, par sa parfaite maîtrise des données, pu fournir des informations utiles permettant d'asseoir nos revendications sur un chiffrage précis des besoins et des moyens. C'est d'ailleurs tout l'intérêt des enquêtes régulières qui sont menées par le GART auprès de ses adhérents que de disposer d'éléments d'analyse et de comparaison utiles tant pour la prise de décision que pour l'évaluation des politiques publiques de mobilité.

L'avancée majeure de cette conférence pour les AOM réside dans la promesse formulée par le ministre Philippe Tabarot d'une future loi de programmation des transports, pour « fixer les grandes orientations en matière de financement des infrastructures à horizon 2030 ». Mais là encore, si je sais la volonté réelle de Philippe Tabarot d'aboutir à ce projet de loi qu'il a personnellement défendu auprès du Premier ministre, je crains que vu l'importance de la dette, sanctionnée encore récemment par l'agence de notation Fitch et l'instabilité gouvernementale actuelle les promesses seront difficiles à tenir...

Cela est d'autant plus ennuyeux que, comme nous l'expliquera sans doute Clément Beaune, Haut-Commissaire au Plan, notre secteur a un besoin impérieux d'une vision claire de l'Etat, à court, moyen et long terme notamment pour concilier au mieux aménagement du territoire et mobilité.

Au risque de me répéter inlassablement, je reste persuadé que dans le pays qui prélève le plus d'impôts en Europe, voire dans le Monde, il n'est pas acceptable que la seule ambition pour les transports soit de maintenir un réseau ferré vieillissant et inadapté aux besoins d'aujourd'hui et aux enjeux de demain.

Il est plus qu'urgent que la mobilité finance enfin la mobilité !

C'est aussi tout l'enjeu des SERM qui, après avoir été prévu, ont pourtant les grand oubliés de cette conférence ; et ce alors même que c'est la loi définissant les SERM qui avait consacrée l'obligation d'organiser une conférence de financement ad hoc. A ce stade, l'Etat se contente de délivrer des labellisations qui n'ont aucun intérêt si elles ne sont pas accompagnées des ressources adaptées...

Le GART ne peut que regretter ce manque d'ambition alors même que les auditions menées par la direction de l'Intermodalité et de l'Aménagement de l'Espace public témoignent d'une inventivité débordante, d'une proactivité forte et surtout d'un engagement financier des régions et des intercommunalités pour, ensemble au travers de la logique SERM, créer un véritable choc d'offres alliant transport ferroviaire, cars express, lignes de transports collectifs en rabattement, modes actifs, autopartage et lignes de covoiturage.

Au-delà de l'impérieuse nécessité d'un financement pluriannuel, nous restons persuadés que la réussite des projets passe par la mise en place d'une gouvernance adaptée garantissant la prise en compte et l'écoute de l'ensemble des collectivités concernées ; c'est la condition *sine qua non* pour éviter que ne se creusent encore davantage une fracture territoriale que viendra illustrer cet après-midi Christophe Guilly, géographe et essayiste. C'est en structurant la gouvernance et en sécurisant les financements que se bâtiront des projets de SERM pérennes.

Pour autant, cette conférence de financement, qui a eu le mérite de réunir l'ensemble des acteurs de la mobilité, aura été également pour le GART l'occasion de valoriser notre action engagée autour de la logistique urbaine. Je remercie ainsi Anne-Marie Jean, vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, d'avoir bataillé au sein de son atelier pour aboutir aux prémices

d'un accord entre acteurs publics et acteurs privés sur la mise en place d'une contribution sur les livraisons à domicile, de biens meubles corporels, opérées par les plateformes numériques de vente en ligne et leurs marketplaces.

En effet, c'est en fédérant les acteurs publics et privés que nous avons pu faire avancer la cause de la logistique urbaine, au service d'une ville plus fluide et plus respectueuse de l'environnement.

Ce travail d'interface entre différents acteurs constitue d'ailleurs un marqueur fort de l'identité du GART convaincu comme l'écrivait l'autrice et militante américaine Helen Keller que « Seuls, nous pouvons faire si peu ; ensemble, nous pouvons faire tant. » ; le GART n'a donc eu cesse ces derniers mois de chercher à fédérer le secteur de la mobilité en organisant notamment plusieurs auditions et rencontres portant sur des thématiques très variées : financement de la mobilité, logistique urbaine, véhicules en libre-service et transition énergétique.

Sur ce dernier sujet de la transition énergétique, qui à mon sens, n'a pas été suffisamment traité durant Ambition France Transport, nous poursuivons notre mobilisation pour obtenir des aménagements au règlement européen sur la décarbonation qui pénalise actuellement fortement les Autorités organisatrices qui ont fait le choix du BioGnv. C'est ainsi que nous avons contribué au Livre blanc de France Mobilité Bio Gaz et réalisé conjointement avec la FNCCR (Fédération nationale des collectivités concédantes et régies) et avec le soutien de Com'Publics, une publication portant sur le financement de la transition énergétique dont des exemplaires sont disponibles dans la salle de réception.

Ce combat en faveur d'un accompagnement financier des AOM pour les aider à financer une transition énergétique inéluctable a mis en lumière nombre d'injonctions normatives contradictoires qui pèsent sur les collectivités et engendrent des surcoûts dénués de toute rationalité. Ce n'est pas François Rage, président du Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération clermontoise qui me contredira, au regard de l'addition salée qui lui a été imposée par le SDIS pour la mise aux normes de son nouveau dépôt de bus à Hydrogène...

Cette inflation normative a des illustrations diverses, comme pourrait en témoigner Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg ou Sylvain Laval président du SMTC de Grenoble contraint de mettre au rebut des tramways pouvant encore rouler mais atteints par la limite d'âge fixée de manière administrative par le STRMTG. C'est un mal français qui affecte l'ensemble de nos compétences et c'est pourquoi le GART s'est emparé de ce sujet en lançant une étude pour identifier les irritants normatifs et dégager des propositions visant à les réduire drastiquement. Ce travail d'ampleur se fait avec le soutien du cabinet Airelle avocat, spécialisé en droit public, et devrait aboutir à un rendu au premier trimestre 2026. **Une attention particulière sera portée aux évolutions à apporter au TRI (taux de rentabilité interne) et à la VAN (Valeur actuelle nette) pour que dans les projets de mobilité puissent, au-delà de l'intérêt**

économique et financier, être pris en compte d'autres bénéfices immatériels comme la réduction de la pollution ou l'accessibilité améliorée.

En complément et en parallèle de ce travail, le GART a également initié un groupe de travail sur l'assurabilité, un autre irritant majeur. En effet, le nombre de compagnies d'assurance acceptant de couvrir les risques liés à l'exploitation des réseaux et des dépôts se réduit comme peau de chagrin, engendrant des augmentations importantes du montant des primes à verser par les opérateurs et par contre-coup les AOM.

Mais au-delà de l'accompagnement (et protection financière) de nos adhérents dans l'exercice de leurs missions du quotidien, le rôle de notre association est aussi de penser l'après, pour reprendre une formule chère à Stacy Algrain. La journaliste qui animera les conférences de cet après-midi et du séminaire de demain matin, nous accompagne avec brio chaque mois pour les Vendredis de l'Innovation. C'est un rendez-vous qui met en lumière les activités des entreprises membres du Club des Partenaires que je remercie de leur fidèle soutien.

C'est dans cet esprit prospectif, et au vu de la situation démographique de notre pays, que nous avons rejoint le groupe de travail initié par l'UTPF visant à anticiper les besoins croissants des seniors en matière de mobilité. Un guide dédié à la mobilité des personnes âgées de plus de 60 ans est en cours de rédaction, afin d'accompagner les acteurs publics dans l'adaptation de leurs politiques et services. Une présentation en sera faite à l'occasion des Rencontres nationales du transport public. Anticiper les besoins des seniors, c'est préparer une société plus inclusive, où chacun, quel que soit son âge, trouve sa place.

Penser la place de chacun, c'est aussi se questionner sur le partage de l'espace dans une société où les conflits d'usage se multiplient et où la cohabitation voire le séparatisme ont parfois pris le pas sur le vivre ensemble.

C'est tout l'intérêt que représente la réflexion initiée par le Conseil scientifique sur la hiérarchisation des modes qui conduira indubitablement à traiter de la coordination des compétences communales et intercommunales en matière de voirie, de stationnement et de pouvoir de police. Mais à l'heure où de nombreux réseaux se plaignent de voir la vitesse commerciale baisser, le GART souhaite s'emparer de cet autre irritant aux nombreuses ramifications technico-politiques. Je ne doute pas que les réflexions du Conseil scientifique serviront utilement les élus du GART à l'issue des prochaines élections municipales.

Tout comme sera utile l'évaluation des plans de mobilité employeur prévus par la LOM.

Alors même que nous plaidons pour une augmentation des plafonds du Versement mobilité et envisageons donc de faire contribuer davantage les entreprises au financement des politiques de mobilité, il nous est apparu important d'étudier, d'une part, la façon dont les employeurs s'emparaient de ce dispositif visant à optimiser les déplacements professionnels et domicile-travail, à réduire la pollution et à sensibiliser à la qualité de l'air et, d'autre part, de voir quelles actions initiaient les AOM pour faciliter leur mise en œuvre.

Cette nouvelle approche du rapport à la mobilité s'est également traduite par une prise en compte croissante par le GART des nouveaux services de mobilité. C'est ainsi que nous avons lancé cet été une enquête nationale auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) pour recenser les services de mobilités partagées : covoiturage, autopartage, vélo-partage. Nous avons coorganisé, au printemps dernier, la journée nationale du covoiturage et participé à de nombreux groupes de travail nationaux sur l'autopartage, afin de lever les freins au développement de ces services et d'accompagner les territoires dans leur transition.

Evoquer l'autopartage m'amène naturellement, pour conclure mon propos, à insister sur le mot partage qui est également une valeur phare de notre association.

Partage d'expérience, partage d'expertise, partage d'informations pour donner tout son sens au travail en commun et faire écho à Albert Einstein pour qui « la connaissance s'acquiert par l'expérience »

Participer aux travaux du GART, lire notre newsletter l'Hebdo réalisée chaque semaine par la direction de la communication, c'est ainsi enrichir la communauté de la mobilité et trouver de nouvelles sources d'inspiration pour développer les futures actions en faveur des usagers.

Relier les territoires, rapprocher les élus et les services, fédérer les acteurs de la mobilité, tout cela n'est possible, je le disais en préambule, que par l'engagement sans faille d'une équipe permanente qui s'est élargie et rajeunie avec l'arrivée de deux nouvelles collaboratrices et d'un futur collaborateur, encore en stage actuellement. Cet afflux de sang neuf contribue non seulement à entretenir le dynamisme et l'enthousiasme de l'équipe mais offre l'opportunité d'aller explorer de nouvelles thématiques comme la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. Au nom des administrateurs du GART et de l'ensemble des élus présents, je tiens donc à saluer chaleureusement Agathe, Aurélie, Benjamin, Benoît, Céline, Eve, Florence, Ismaël, Ivan, Juliette, Karima, Mouloud, Mounia, Nancy, Raphaël, Siriman, Valérie et Alexandre, qui a pris la barre en pleine tempête politique. Si le GART a un peu tangué, votre énergie et votre compétence ont permis que notre association tangué mais ne chavire pas. Soyez-en toutes et tous remerciés.

Si comme l'écrivait Antoine de Saint-Exupéry, « *L'avenir, tu n'as pas à le prévoir, mais à le permettre.* », c'est ensemble par notre engagement et notre créativité que nous facilitons l'émergence d'une mobilité au service des territoires et de leurs habitants.

Et c'est pour continuer à innover et à agir pour une mobilité plus solidaire, plus durable et humaine que je vous donne d'ores et déjà rendez-vous à Orléans du 4 au 6 novembre pour les RNTP que nous coorganisons avec l'UTPF, chez notre ami Charles-Eric Lemaignan, que je remercie pour son investissement depuis des années, notamment en sa qualité de vice-président en charge du financement et de la tarification et d'actuel président du GIE Objectif Transport public.

Je vous remercie pour votre attention et votre confiance.