

Mieux organiser les mobilités ensemble

Feuille de route
2027-2032





La mobilité du quotidien est au cœur du pacte républicain : elle relie les habitants à la formation, à l'emploi, aux soins et à la culture. Elle est un droit concret, une condition de l'égalité entre les territoires et un levier essentiel des transitions sociale, écologique et économique.

NOTRE DÉMARCHE

Les mobilités du quotidien se trouvent aujourd'hui à la croisée de deux transitions majeures : une transition sociale, qui exige de garantir à chacun un droit effectif à la mobilité et de réduire les fractures territoriales ; une transition écologique, qui impose d'engager sans délai la décarbonation des transports et d'adapter les offres de mobilité aux effets du changement climatique. Dans ce moment de bascule, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) occupent une place déterminante. Elles disposent des leviers nécessaires pour organiser, planifier, expérimenter et faire réussir les changements attendus.

30 %

Des émissions nationales de gaz à effet de serre proviennent des transports.

Moins de 5 %

Des émissions nationales de gaz à effet de serre sont liées aux transports publics.

124,9 Mt CO₂

Émises par les transports en 2024.

74 %

Des actifs utilisent leur voiture pour leurs déplacements.

39 %

Des AOM proposent un service d'auto-partage en 2025.

2 Md€

Supplémentaires nécessaires jusqu'en 2035 pour financer les mobilités du quotidien (hors Île-de-France et hors SERM).

62 %

Des AOM au plafond du versement mobilité.

Le GART veut porter une parole claire : il n'y aura ni transition climatique réussie, ni cohésion territoriale durable, ni compétitivité retrouvée sans un investissement massif et continu dans la mobilité.

La présente feuille de route 2027-2032 ne se limite pas à additionner des propositions techniques. Elle trace une ambition : redonner du souffle aux mobilités du quotidien, restaurer la capacité d'action des collectivités, refonder le partenariat avec l'État, et faire des autorités organisatrices de la mobilité les chefs d'orchestre d'une offre de mobilité plus lisible, plus accessible, plus décarbonée et mieux financée.

Cette feuille de route s'articule autour de quatre engagements : mieux se déplacer ensemble, mieux décarboner ensemble, mieux gouverner ensemble et mieux financer ensemble. On ne réussira aucune transformation sans un récit collectif fondé sur la justice, l'efficacité et la proximité. On ne décarbonera pas sans offre. On ne mobilisera pas les moyens sans gouvernance claire. On n'améliorera pas l'offre sans financement.

La mobilité est un droit concret, une condition de l'égalité réelle entre les territoires. C'est au plus près des bassins de vie que les réponses les plus justes et les plus efficaces peuvent être construites, et les attentes des citoyens satisfaites. Dans ce contexte, la transition écologique des mobilités ne pourra pleinement réussir que si elle s'accompagne d'une exigence de justice sociale et d'un équilibre entre les territoires. Elle doit ainsi favoriser l'émergence d'un modèle de déplacement reposant davantage sur les mobilités collectives, partagées et actives, au service d'une mobilité plus durable et accessible à tous. Pour relever ces défis, l'État doit assumer pleinement son rôle de stratège, de partenaire et de garant de la solidarité nationale, tandis que les collectivités doivent disposer des compétences, des leviers et des moyens financiers nécessaires pour agir efficacement au plus près des besoins des habitants.

LES QUATRE AXES DE LA FEUILLE DE ROUTE

1
MIEUX SE DÉPLACER ENSEMBLE

Construire l'alternative crédible au tout-voiture

2
MIEUX DÉCARBONER ENSEMBLE

Accélérer la transition écologique sans fracture territoriale

3
MIEUX GOUVERNER ENSEMBLE

Clarifier pour agir plus vite et plus efficacement

4
MIEUX FINANCER ENSEMBLE

Construire un modèle économique à la hauteur des défis

1 MIEUX SE DÉPLACER ENSEMBLE

Construire l'alternative crédible au tout-voiture

Le modèle du tout-voiture a atteint ses limites. Il fragilise le pouvoir d'achat, pèse sur la santé publique, dégrade l'environnement, et accentue la dépendance énergétique. La réponse du GART n'est ni punitive ni dogmatique : elle consiste à créer, partout où c'est possible, les conditions concrètes du choix d'un autre mode de déplacement.

La transition des mobilités ne se décrète pas : elle se construit par l'offre. Aujourd'hui, cela suppose un véritable choc d'offre. Des transports collectifs plus fréquents, plus fiables, plus lisibles, couvrant des amplitudes horaires et des jours de fonctionnement élargis. Des services express régionaux métropolitains (SERM) pensés comme des outils d'aménagement du territoire et non comme de seuls projets d'infrastructure. Des pôles d'échanges multimodaux (PEM) qui articulent efficacement train, métro, tramway, bus, bus à haut niveau de service (BHNS), transport à la demande (TAD), covoiturage, autopartage, vélo et marche. Une billettique et une information voyageurs intégrées, dans une logique *Mobility as a Service* (MaaS), pour rendre enfin le système compréhensible et simple d'usage.

Le GART affirme également que l'intermodalité ne réussira que si l'on traite sérieusement les premiers et derniers kilomètres. Cela passe par des cheminements piétons continus et accessibles, par des réseaux cyclables sécurisés, par des stationnements vélos en nombre, par des parcs relais bien positionnés, par le développement du covoiturage et de l'autopartage, par des services à la demande dans les zones peu denses, et par une attention renouvelée aux véhicules intermédiaires pour les trajets courts ou scolaires.

Mieux se déplacer ensemble, c'est enfin réinterroger le partage de l'espace public. Le stationnement, les vitesses de circulation, les voies réservées, les zones apaisées, les zones à trafic limité, la logistique urbaine et, lorsque le contexte le justifie, les restrictions progressives aux véhicules les plus polluants, doivent être pensés comme des leviers cohérents. Le GART le dit avec constance : il ne peut y avoir de restriction crédible de la place de la voiture sans solutions alternatives préalablement déployées et sans dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés.

Nos propositions

- ✓ Faire de l'intermodalité la colonne vertébrale des politiques de mobilité.
- ✓ Déployer des pôles d'échanges multimodaux et des parcs relais en amont des zones denses et au contact des réseaux structurants.
- ✓ Généraliser la billettique intégrée, l'information voyageurs en temps réel et les plateformes MaaS.
- ✓ Renforcer l'offre de transports collectifs, notamment sur les amplitudes, les périodes et les jours de fonctionnement.
- ✓ Développer covoiturage, autopartage, TAD, mobilités actives et véhicules intermédiaires dans tous les territoires.
- ✓ Faire de la marche le premier mode d'accès à tous les autres et garantir aux personnes à mobilité réduite (PMR) l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.



2 MIEUX DÉCARBONER ENSEMBLE

Accélérer la transition écologique sans fracture territoriale

La France ne tiendra pas ses engagements climatiques sans une transformation profonde des mobilités. Les collectivités le savent : les émissions demeurent trop élevées, les habitudes de déplacement évoluent trop lentement et la dépendance à la voiture reste dominante dans de nombreux territoires. La transition doit donc changer d'échelle.

Pour le GART, la décarbonation ne peut pas reposer uniquement sur des injonctions. Elle doit d'abord se traduire par une augmentation forte de l'offre de mobilité durable. C'est parce que l'offre existe que la transition est possible. Plus de transports collectifs, plus de modes partagés, plus de vélo, plus de marche, plus d'intermodalité. C'est cette condition qui rendra possibles un report modal massif, l'acceptabilité des politiques locales de déplacement et la baisse des émissions.

La décarbonation suppose également de réussir le verdissement des flottes et des infrastructures. Les AOM ont besoin d'un cadre réglementaire stable, lisible et techniquement praticable pour investir dans des dépôts, des stations, des systèmes de recharge et des véhicules propres. Le GART assume une approche pragmatique : il faut sécuriser dans la durée un mix énergétique diversifié – électrique, biogaz, hydrogène décarboné, carburants de synthèse – pour tenir compte des réalités locales et éviter que des choix déjà engagés soient fragilisés par des revirements normatifs.

Enfin, la décarbonation doit devenir un principe structurant de la planification publique. Plans de mobilité, plan climat-air-énergie (PCAET), schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), documents d'urbanisme, politiques de stationnement, stratégies foncières et logistiques doivent converger. L'enjeu n'est pas de juxtaposer des plans, mais de faire émerger une trajectoire territoriale lisible, mesurable et démocratiquement assumée.

Nos propositions

- ✓ Créer un véritable choc d'offre de mobilités durables pour enclencher un report modal massif.
- ✓ Accélérer le verdissement des flottes et des infrastructures avec un cadre technique et réglementaire stabilisé.
- ✓ Maintenir un mix énergétique diversifié et pragmatique adapté aux réalités des territoires.
- ✓ Intégrer des objectifs chiffrés de réduction des émissions dans les documents de planification territoriale.
- ✓ Déployer un baromètre annuel de la décarbonation des mobilités locales.
- ✓ Fédérer opérateurs, industriels, énergéticiens, collectivités et usagers autour d'une alliance nationale de la mobilité décarbonée.



3 _____ MIEUX GOUVERNER ENSEMBLE

Clarifier pour agir plus vite et plus efficacement

La première condition de la réussite est institutionnelle. Trop souvent, l'action publique se heurte à un empilement de normes, à des frontières de compétences peu lisibles et à des procédures qui ralentissent les projets. Le temps administratif doit être compatible avec l'urgence climatique, la pression budgétaire et l'exigence de qualité de service exprimée par les habitants.

Le GART défend un principe simple : à l'État de fixer le cap, d'assurer la cohérence nationale, de garantir le cadre juridique, la solidarité territoriale et une trajectoire de financement ; aux régions d'assumer pleinement leur rôle de planification stratégique ; aux AOM locales d'organiser la mobilité du quotidien au plus près des besoins, avec une vraie capacité de décision sur les réseaux, les pôles d'échanges, le stationnement, la voirie utile aux mobilités et la coordination locale.

Mieux gouverner ensemble, c'est d'abord mettre fin aux zones grises : celles qui freinent les projets de PEM, celles qui compliquent l'implantation des infrastructures de recharge, celles qui empêchent des coopérations simples entre AOM voisines, celles qui dispersent la maîtrise d'ouvrage entre des acteurs trop nombreux. C'est aussi donner enfin toute sa portée aux contrats opérationnels de mobilité, aux syndicats mixtes lorsque cela est utile, et aux espaces de concertation avec les usagers, les employeurs, les commerçants, les établissements scolaires et les partenaires institutionnels.

Le GART souhaite une action publique plus mature, plus fluide et plus transparente : des règles plus simples, des conventions-types pour accélérer les projets, un meilleur usage de la donnée, des tableaux de bord partagés, et une culture de l'évaluation qui permette aux collectivités de comparer, d'apprendre et de progresser ensemble.

Nos propositions

- ✓ Clarifier durablement la répartition des compétences entre État, régions et AOM locales, dans le respect du principe de subsidiarité.
- ✓ Reconnaître les pôles d'échanges multimodaux comme une compétence pleine des AOM.
- ✓ Faciliter la coopération horizontale entre AOM voisines et accélérer la signature des contrats opérationnels de mobilité.
- ✓ Simplifier les procédures d'autorisation ainsi que standardiser les conventions de cofinancement et de maîtrise d'ouvrage.
- ✓ Renforcer les comités des partenaires et l'ensemble des espaces de concertation locale.
- ✓ Développer des indicateurs partagés, des plateformes collaboratives et des outils de pilotage par la donnée.



4 MIEUX FINANCER ENSEMBLE

Construire un modèle économique à la hauteur des défis

Aucune ambition de mobilité ne tiendra durablement sans un changement profond de modèle économique. Les AOM affrontent une hausse continue des coûts d'exploitation, un mur d'investissements liés à la décarbonation, des obligations législatives nouvelles et des attentes croissantes de la population. L'équation actuelle n'est plus soutenable.

Le versement mobilité reste le pilier du financement local, mais il est aujourd'hui trop rigide. De nombreuses AOM ont atteint les plafonds autorisés tandis que les besoins explosent. Les recettes tarifaires, quant à elles, peuvent contribuer à l'équilibre des réseaux mais ne suffiront jamais à financer, à elles seules, l'extension de l'offre et la transition écologique. Les aides de l'État et les fonds européens demeurent trop fragmentés, trop instables et insuffisamment lisibles pour permettre une programmation pluriannuelle robuste.

Le GART défend donc une ligne de crête : consolider les ressources existantes, élargir le panier des financements dédiés et garantir une visibilité de long terme. Cela passe par une réforme ambitieuse du versement mobilité, par l'affectation de nouvelles ressources issues de la route, de la fiscalité carbone ou d'autres mécanismes à évaluer, et par des contractualisations pluriannuelles entre l'État, les régions et les AOM locales.

Sur la tarification, le GART assume une position équilibrée : la politique tarifaire doit rester un choix local, conciliant attractivité, solidarité, efficacité et soutenabilité. Elle peut évoluer, mais elle ne doit ni casser la fréquentation ni remettre en cause le droit à la mobilité pour les ménages modestes. Le financement durable des mobilités du quotidien appelle un effort partagé, juste et cohérent.

Nos propositions

- ✓ Réformer le versement mobilité pour le rendre plus souple, plus juste et plus adapté aux réalités territoriales.
- ✓ Élargir le panier de ressources des AOM par des recettes dédiées et pérennes.
- ✓ Affecter davantage de recettes liées à la route, aux quotas carbone et aux futurs mécanismes européens aux mobilités du quotidien.
- ✓ Sécuriser des contrats pluriannuels État-collectivités et régions-AOM locales.
- ✓ Préserver la liberté tarifaire des AOM tout en garantissant l'accessibilité sociale.
- ✓ Garantir un socle de financement permettant aux territoires ruraux, périurbains et urbains de développer une offre adaptée à leurs besoins.





NOTRE CAP POUR 2032

Le GART porte une ambition claire : faire des mobilités du quotidien une priorité nationale durable, avec des collectivités pleinement outillées pour agir, des services plus simples à utiliser, des alternatives crédibles à la voiture individuelle sur l'ensemble du territoire et une trajectoire de décarbonation réellement financée.

Par cette feuille de route, le GART lance un appel à la responsabilité collective. Elle s'adresse à l'État, aux parlementaires, aux régions, aux intercommunalités, aux opérateurs, aux employeurs, aux industriels et aux usagers. La réussite dépendra de la capacité de chacun à dépasser les logiques de cloisonnement pour construire une politique de mobilité du quotidien plus cohérente, plus équitable et plus ambitieuse.

Dans cette perspective, le GART entend se positionner en éclairer sur les mutations à venir. Les prochaines années verront s'accélérer le développement des véhicules autonomes, l'essor de l'intelligence artificielle, la montée en puissance des services prédictifs, de la donnée en temps réel et de l'optimisation algorithmique des réseaux. Ces mutations ne relèvent pas seulement de l'innovation technologique : elles transformeront les usages, les modèles économiques, la relation aux usagers et les conditions mêmes d'organisation des mobilités. Elles obligeront les AOM à repenser leur rôle, leurs compétences, leur gouvernance interne, leurs partenariats avec les opérateurs et les industriels, ainsi que leur capacité à réguler des services nouveaux dans l'intérêt général. Le GART sera à leurs côtés pour éclairer ces évolutions, en mesurer les impacts, partager les expérimentations et défendre un cadre public exigeant, afin que les véhicules autonomes et l'IA demeurent des leviers au service d'une mobilité plus sûre, plus accessible, plus sobre et plus humaine.

Le GART prendra toute sa part pour porter la voix des AOM, proposer les évolutions législatives et réglementaires nécessaires, mutualiser les savoir-faire, diffuser les bonnes pratiques et objectiver les besoins des territoires. Notre association le dit clairement : aucune transition des mobilités ne pourra réussir si l'État ne tient pas ses engagements envers les collectivités qui en ont la charge.

La mobilité de demain ne se gagnera ni par la contrainte seule, ni par la technologie seule, mais par une alliance exigeante entre justice sociale, efficacité publique, transition écologique et liberté d'agir des collectivités.

12 « travaux » pour une mobilité plus durable et solidaire

1 Faire du droit à la mobilité une réalité pour chacun

Faciliter l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins, à la culture et aux services essentiels, quel que soit son territoire.

2 Réduire la dépendance contrainte à la voiture individuelle

Construire des alternatives crédibles, fiables et attractives avant toute logique de restriction.

3 Organiser le choc d'offre de transports collectifs

Renforcer fréquences, amplitudes, jours de fonctionnement, lisibilité et qualité de service pour rendre le report modal enviable.

4 Faire de l'intermodalité la colonne vertébrale des déplacements

Relier efficacement train, métro, tramway, bus, BHNS, TAD, covoiturage, autopartage, vélo et marche.

5 Favoriser une mobilité durable sans couture du premier au dernier kilomètre

Déployer marche, vélo, stationnements, cheminements accessibles, parcs relais et services de proximité comme conditions concrètes du changement modal.

6 Développer des solutions de mobilité adaptées aux territoires ruraux et périurbains

Refuser les territoires sans offre en développant covoiturage, autopartage, transport à la demande, véhicules intermédiaires et services souples.

7 Décarboner par l'offre, pas par l'injonction

Faire de l'augmentation des mobilités durables le premier levier de baisse réelle des émissions.

8 Sécuriser le verdissement des flottes et des infrastructures

Donner aux AOM un cadre stable, lisible et pragmatique pour investir dans un mix énergétique adapté aux réalités locales.

9 Clarifier les responsabilités publiques

Sortir des zones grises entre État, régions et AOM locales pour accélérer les décisions et renforcer la subsidiarité.

10 Simplifier les règles pour accélérer les projets

Réduire les délais, standardiser les conventions et donner aux maîtres d'ouvrage les moyens de passer plus vite de l'idée à l'action.

11 Piloter les mobilités par la donnée et l'évaluation

Développer indicateurs partagés, baromètres, plateformes collaboratives et culture de l'évaluation au service des territoires.

12 Financer durablement la mobilité du quotidien

Réformer le versement mobilité, élargir les ressources dédiées et sécuriser des trajectoires pluriannuelles pour les AOM.

SOUS LA DIRECTION DE
Louis NÈGRE, président du GART (2014-2026)
Alexandre MAGNY, directeur général du GART

RÉDACTION

Document consolidé à partir des travaux des groupes « Mieux se déplacer ensemble »,
« Mieux décarboner ensemble », « Mieux gouverner ensemble »
et « Mieux financer ensemble », conduits par les administrateurs du GART :
Alain Caraco, Denis de Chillou de Churet, Jean-Luc Gibelin, Alain Jund,
Charles-Eric Lemaignan, Florian Maître.

SUIVI DE PUBLICATION

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

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

FredP-Adobe Stock / Adobe Stock / Jean-Yves Guillaume / CSC-Région Réunion /
Pays de la Loire-Ouest Médias/ Adobe Stock / Javier Calvete-Adobe Stock / iStock-alija /
Emmanuel Eme-Grand Besançon.

CONCEPTION GRAPHIQUE

Yvan GUGLIELMETTI

Date de publication
Septembre 2026

Notre publication est disponible sur notre site internet www.gart.org



À propos du GART

Notre association représente un espace unique où les autorités organisatrices de la mobilité 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.

contact@gart.org