

L'organisation et la gestion des transports publics s'opèrent dans un cadre institutionnel et juridique qui s'appuie sur l'organisation administrative française en place. En plus de l'État dont le rôle est essentiellement régalien, les compétences sont réparties entre les 3 niveaux de collectivités locales : la région, le département et la commune ou regroupement de communes. Dans la sphère privée, les entreprises sont les intervenants principaux, et les ménages les utilisateurs finaux.

Un dispositif réglementaire en constante évolution, avec des collectivités locales qui ont de plus en plus de prérogatives sur leur territoire

Avec la décentralisation, la région devient organisatrice des services ferroviaires régionaux

Les lois successives fixent le rôle des différents intervenants en matière de transport. La LOTI de 1982, complétée plus récemment par la loi SRU du 13 décembre 2000, et la loi de décentralisation d'août 2004 fixent l'ensemble du dispositif.

La réglementation et le rôle de l'État

Concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières, l'État fixe les grandes orientations, au travers des schémas d'infrastructures, puis des schémas de service, et des décisions des Comités Interministériels d'Aménagement et de Développement du Territoire. Il a un rôle de financement, d'évaluation et de contrôle, au travers de sa participation aux établissements publics (RFF), de la tutelle des entreprises publiques (SNCF), et de sa contribution aux contrats de Plan État-Régions. En matière de transport urbain, l'État a un rôle de réglementation (par exemple réglementation concernant la sécurité des transports, encadrements tarifaires), de recherche (secrétariat du programme PREDIT), de définition de méthodologie (enquêtes ménage déplacement) et d'observation statistique (recueil de statistiques sur les réseaux et les entreprises). Partenaire financier sous certaines conditions, il a un rôle incitatif au développement du transport public, au travers de la participation de ses services dans les réflexions d'aménagement du territoire.

La Région

L'article 124 de la loi SRU, modifiant l'article 21 de la LOTI, consacre la région comme autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional. Déjà chargées de l'organisation des services routiers réguliers non urbains régionaux (ou interrégionaux et même transfrontaliers), les régions deviennent compétentes pour l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs à compter du 1er janvier 2002 (les services TER). Elles décident, sur l'ensemble de leur territoire, du contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment des dessertes, de la tarification, de la qualité du service et de l'information de l'utilisateur.

En tant qu'autorité organisatrice des transports chaque région peut créer un comité régional des partenaires du transport public, consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et le développement, la qualité des services de transport proposés. L'organisation et l'exploitation du réseau ferré sont assurés par la SNCF dans le cadre d'une convention qui fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires, passée avec la région après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. En matière de transport urbain, le rôle de la région sera lié à tout ce qui touche à la modernisation des gares et leur organisation comme pôles d'intermodalité, et les différents autres aspects qui lui sont liés (billets combinés, information multimodale etc.).

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit le transfert des ports et aéroports qui ne sont pas d'intérêt national aux collectivités locales. Ils peuvent passer sous l'autorité de la région ou d'une autre collectivité territoriale.

La politique régionale est affirmée dans le «schéma régional d'infrastructures de transport» (SRIT), volet transport du «Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire» (SRADT). Elle se traduit également dans les budgets : à ce jour, les transports ferroviaires constituent le deuxième poste des budgets régionaux.

Le département

L'article 29 de la LOTI précise que le département est l'autorité organisatrice compétente pour organiser les services de transports routiers non urbains réguliers et les services à la demande dans la limite territoriale du département. Les services sont organisés par le département et assurés soit en région, soit par les entreprises privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. A la demande des communes ou des groupements de communes, le département peut leur faire assurer tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un service.

Ces communes deviennent alors *autorités organisatrices secondaires, par délégation*. En ce qui concerne le transport scolaire, c'est la loi de décentralisation de 1984 qui a transféré la compétence transport scolaire aux départements et aux autorités compétentes en matière de transport urbain. Cette responsabilité est exercée par l'Autorité organisatrice urbaine à l'intérieur de son périmètre de compétence, et par le Département lorsqu'il s'agit de lignes inter PTU. Les lois récentes sur l'intercommunalité ont permis : la délégation du transport scolaire aux départements par les AOTU (loi du 13 août 2004) et le transfert du transport scolaire par le département aux Communautés urbaines et d'agglomérations (convention et transfert financier).

Les autorités organisatrices de transports urbains- AOTU-

La LOTI confie aux communes la responsabilité du transport urbain. Les regroupements communaux, créés pour gérer communautairement une ou plusieurs compétences, peuvent de ce fait prendre en charge l'organisation des transports urbains. L'existence de cette compétence permet la création et la délimitation d'un PTU, périmètre de transport urbain, territoire sur lequel la structure intercommunale devient AOTU. Dans un premier temps en 1996 avec la LAURE, puis en 2000 avec la loi SRU, le rôle des AOTU a été renforcé. Ces pouvoirs renforcés portent essentiellement sur la politique de déplacement, son caractère prescriptif en matière de partage de la voirie et de stationnement, sa nécessaire cohérence avec la planification urbaine. Les AOTU ont pour missions la mise en œuvre et l'organisation des transports publics urbains, notamment par la définition et le financement de la politique de transport (élaboration et révision du PDU, réalisation et gestion des infrastructures, politique d'offre, matériel, choix de l'exploitant, tarification, ...), la réglementation des activités de transport et leur contrôle, le développement de l'intermodalité (cf. fiche 2.2). L'AOTU est également l'autorité compétente pour la perception du Versement Transport. Aujourd'hui, le dispositif réglementaire permet aux AOTU d'aller plus loin dans la mise en œuvre d'une politique de déplacement cohérente au-delà des frontières du PTU, par la possibilité de créer un syndicat mixte de transport pouvant inclure d'autres autorités organisatrices dont le département et la région.

Les gestionnaires de voirie

Il est à noter que les administrations, État, Département, Communes, sont également gestionnaires de voiries, et, pour les AOTU, de stationnement. En milieu urbain, des politiques de rocade, de pénétrantes, de stationnement en centre ville vont avoir une influence plus ou moins forte sur l'usage des transports collectifs.

Les entreprises

- Les exploitants : souvent, les autorités organisatrices n'exploitent pas elles-mêmes les réseaux de transport, mais traitent avec des entreprises exploitantes, sociétés privées ou semi-publiques avec lesquelles elles sont liées par des conventions (voir fiche n°2.3).
- Les constructeurs de matériel mettent sur le marché des matériels de plus en plus innovants et performants, en matière de traction, d'alimentation énergétique... ils ont contribué à renouveler l'image des transports collectifs
- Les entreprises des communes incluses dans un Périmètre de Transport Urbain participent financièrement au coût du transport urbain par le Versement Transport (voir fiche n°4.1). Peu s'impliquent toutefois dans le transport, sauf celles qui mettent en œuvre des plans de déplacements pour leurs salariés.

Les ménages

Mais tous ces différents acteurs ne sont là que pour satisfaire, au final, l'acteur économique central : l'utilisateur. Les ménages, dont la participation financière sera recouvrée par l'impôt ou par le paiement du service, sont aussi les bénéficiaires finaux des politiques de transport public. Satisfaire leur besoin de mobilité (cf. fiches 1.1 et 1.2) et le droit au transport pour tous, au meilleur coût pour la collectivité, tel est l'objet du transport collectif.

Références : Lois SRU (13/12/2000) ; LOTI (30/12/82) ; Loi Chevènement (12/07/99) ; loi Vaillant (27/02/02) et loi relative aux libertés et responsabilités locales (13/08/04) ; Décret n° 2001-1116 du 17/11/01

«Les transports publics urbains en France : organisation institutionnelle» - DTT et CERTU - janvier 2003

«Annuaire statistique - transports collectifs urbains - évolution 1998/2003» - CERTU/GART/UTP - Mars 2005

Les AOTU ont vu leur rôle renforcé avec l'évolution du dispositif réglementaire

Les ménages : utilisateurs finaux, qui participent financièrement par l'impôt ou par le paiement du service.