

En posant en 1982 le principe du « droit au transport pour tous et du libre choix de l'usager entre les différents modes de transport », la LOTI- Loi d'orientation pour les transports intérieurs- a pérennisé et renforcé le rôle des structures que sont les Autorités Organisatrices de Transports (AOT). Complétée bien plus tard par la loi sur l'Air et la loi SRU, la LOTI a défini les compétences des différentes collectivités locales en matière de politique de transport. L'Etat a en charge les services de transport public d'intérêt national; la région est AO des services de transport ferroviaire et routier d'intérêt régional; le département a la responsabilité des services de transports routiers non urbains et du transport scolaire ; les communes ou structures intercommunales dites AOTU, sont responsables des services de transports internes aux Périmètres de Transports Urbains.

Les AOTU : des structures à compétences politiques, juridiques et financières, propres au service du développement des transports publics urbains

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a clarifié et renforcé le rôle des AOTU en précisant que lorsqu'un Périmètre de Transports Urbains (PTU) a été défini, la responsabilité des transports publics urbains incombe à la commune ou à la structure intercommunale constituée sur ce périmètre. Le dispositif réglementaire mis en place depuis 1999 a modifié l'architecture de la coopération intercommunale et les compétences des structures. De nouveaux types d'E.P.C.I. ont été créés (communautés d'agglomération et communautés de communes). Obligatoire pour les communautés d'agglomération, la compétence transport urbain est optionnelle pour les communautés de communes. La création et la délimitation d'un PTU intercommunal sont fixées par le représentant de l'Etat lui-même ou sur demande des maires des communes concernées. La création du PTU constitue un véritable enjeu, car elle permet la définition et la mise en œuvre d'une politique commune, et le prélèvement du Versement Transport (contribution versée par les entreprises de plus de 9 salariés à l'AOTU) source de financement importante des transports publics aujourd'hui accessible aux PTU de plus de 10 000 habitants.

En France, en 2003, 79% des AOTU sont constituées de structures intercommunales et 21% d'une seule commune.

Les PTU en Languedoc Roussillon

En LR, on compte 10 périmètres de transport urbain : 9 communautés d'agglomération et le PTU de Mende qui ne comporte qu'une commune.(cf fiche n°2.3)

Des compétences réglementaires et des compétences facultatives

Les AOTU ont pour mission de définir une politique de transport au niveau de leur périmètre. Font partie des compétences obligatoires :

- La définition du mode d'organisation des transports publics (choix des opérateurs et du mode d'exploitation) ;
- La définition du réseau, des relations à desservir, des fréquences et des amplitudes horaires, la tarification, l'information des voyageurs ;
- La réalisation et la gestion des infrastructures et des équipements affectés au transport, l'acquisition du matériel ;
- L'élaboration et la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains (PDU)- obligatoire pour les communes de plus de 100 000 hab.- dont le rôle et les orientations ont été renforcés par la loi sur l'Air de 1996 et la loi SRU. (fiche n°5.1)

Au-delà de l'organisation des réseaux, les AOTU doivent prendre en compte de la cohérence entre la planification urbaine et la planification des déplacements notamment au travers des procédures existantes comme le SCOT et le PDU ; (cf fiche n°5.1). De plus, dans le cadre des PDU, elles ont la faculté d'organiser

- La livraison des marchandises en ville
- L'organisation du stationnement
- La mise en place de services et d'outils de décision (pour les AOT des agglomérations de plus de 100 000 habitants): comptes déplacements, service de conseil en mobilité pour les entreprises et service d'information multimodale pour les usagers ;

Dans la répartition du financement, l'AOTU arbitre entre le contribuable, l'usager, les employeurs.

Le syndicat mixte : un outil de coordination des politiques transports des AOT d'un territoire

L'AOTU, responsable du financement

L'AOTU est aussi responsable du financement des transports collectifs urbains. Elle peut agir sur trois sources (cf. fiche 3.1) :

- Les recettes venant des usagers (achat de titres de transport).
- Les ressources habituelles des collectivités locales : ces ressources proviennent de la fiscalité locale, des emprunts, des subventions;
- Le Versement Transport (VT), taxe versée à l'AOTU, par toute entreprise et administration située dans le périmètre de transport urbain, dont le taux est fixé par l'AOTU, (sur l'assiette de la masse salariale)

En décidant de la tarification et du mode de rémunération de l'exploitant, en fixant le taux de versement transport, l'AOTU décide la répartition du financement entre contribuables, usagers, et employeurs privés et publics locaux.

Des périmètres de déplacements plus larges que ceux des AOTU

Depuis la promulgation de la LOTI, le phénomène de périurbanisation s'est traduit par une augmentation des déplacements, vers la ville centre et entre communes périurbaines. Les déplacements quotidiens s'effectuent souvent sur des périmètres plus larges que ceux des PTU, et/ou sur le territoire de plusieurs AOTU. Sur un même bassin de déplacements, l'offre de transport public peut donc relever de plusieurs AOT, et présenter des caractéristiques différentes.

Pour pallier ces difficultés, la loi SRU (article 111) organise la coordination des politiques de déplacement grâce à une coopération entre collectivités. A l'intérieur d'une aire urbaine comptant au moins 50 000 habitants, plusieurs AOT (Région, Département et AOTU) peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte.

Celui-ci a pour compétences obligatoires, celles édictées par la loi SRU :

- La coordination de l'ensemble des services à destination des usagers de transports collectifs organisés sur les différents territoires ;
- La mise en place d'un système d'information multimodale ;
- La création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

Ce syndicat mixte peut en outre se voir transférer par ses membres tout ou partie de leurs compétences en matière de transport, y compris la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport. Dès lors qu'il organise l'ensemble des services publics réguliers s'inscrivant à l'intérieur de son périmètre, le syndicat mixte de transport peut prélever, sous certaines conditions, le versement transport destiné au financement des transports en commun.

Le Syndicat Mixte des Transports en commun de l'HERAULT

Créé par arrêté préfectoral en date du 29 juillet 2003 et mis en place depuis le 1^{er} janvier 2004, le syndicat est institué sur le périmètre du département. En sont membres : le Département de l'Hérault, Montpellier agglomération, la Communauté d'agglomérations Béziers Méditerranée, la Communauté d'agglomérations du bassin de Thau, la Communauté d'agglomérations Hérault Méditerranée.

Le syndicat est administré par un comité syndical composé de 30 délégués élus en leur sein par les organes délibérants de ses membres.

Missions : compétences obligatoires énoncées dans l'article 111 de la loi SRU et organisation du transport interurbain et des scolaires sur les différents territoires ; compétences facultatives transférées de plein droit par le département de l'Hérault. Le syndicat travaille actuellement sur la billettique et l'information aux usagers. Versement Transport «additionnel» : prélevé sur les communes appartenant à un PTU, avec une exonération pour un certain nombre d'entre elles (Béziers et Montpellier par exemple). Le taux fixé varie de 0,40% à 0,50%.

Références : www.cnt.fr; www.colloc.minefi.gouv.fr; www.legifrance.fr
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