

L'organisation du transport urbain en France: vers une plus grande intégration au niveau métropolitain

**Intervention de Guy Le Bras
CODATU XV, octobre 2012**



GART

GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT



Plan de la présentation

- **Présentation du GART: porte parole des Autorités Organisatrices de Transport**
- **Les compétences des AOT**
- **Le mode de financement des AOT**
- **Les évolutions revendiquées par le GART**





La présentation du GART

- 👉 **Le Groupement des Autorités Responsables de Transport, fondé en 1980, réunit plus de 275 adhérents : la quasi-totalité des agglomérations (191) et des régions (21), et plus de la moitié des départements (61), toutes autorités organisatrices de transport sur leur territoire.**
- 👉 **Le GART est la plate-forme d'échanges et de réflexion des élus responsables de transport, représentant toutes les tendances politiques françaises.**
- 👉 **Il est également leur porte-parole au plan national et européen.**
- 👉 **Le GART est également une plate-forme d'échanges pour les techniciens des collectivités locales adhérentes.**





Les missions du GART

- **Echanger les bonnes pratiques pour répondre au mieux aux attentes des citoyens en matière de mobilité ;**
- **Être le porte-parole des collectivités territoriales, auprès des institutions, du Gouvernement, du Parlement, des instances de l'Union Européenne et de la presse.**
- **Offrir à ses adhérents des conseils et expertises économiques, financières, juridiques, techniques.**
- **Susciter et animer le débat sur les déplacements en proposant des solutions pragmatiques et innovantes.**
- **Fédérer les acteurs de la filière transport.**





Les autorités organisatrices de transport en France

➤ Leurs compétences:

- Elaboration des Plans de Déplacements Urbains (obligatoire pour 100 000 habitants)
- Définition de l'offre (nombre de lignes, de véhicules, fréquence, etc.)
- Financement du développement des réseaux
- Règlementation des activités des transports
- Promotion du service

➤ Leur périmètre:

- Le périmètre de transport urbain: le territoire de l'agglomération.

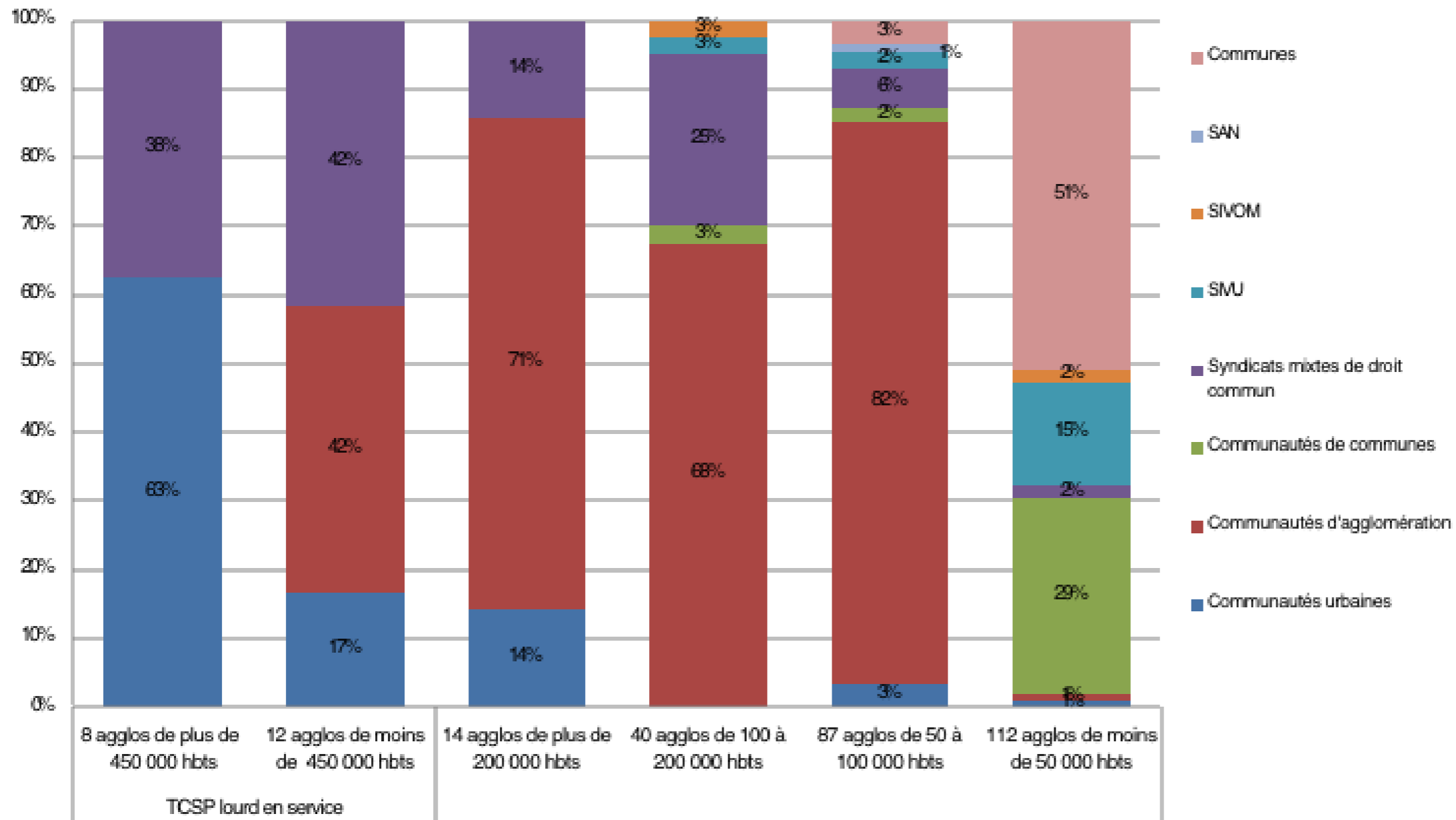




La forme juridique des AOTU par taille d'agglomération

👉 Une diversité de contextes institutionnels.

Forme juridique des AOTU selon la taille des réseaux, en 2009





Les compétences des intercommunalités

Communauté Urbaine

- Développement économique
- Planification et maîtrise de l'urbanisme
- Transport urbains
- Voirie et signalisation
- Parcs de stationnement
- Protection et mise en valeur de l'environnement*

Communauté d'Agglomération

- Développement économique
- Habitat
- Politique de la ville
- Aménagement de l'espace
- Transport urbains
- Voirie
- Parcs de stationnement
- Protection et mise en valeur de l'environnement

Communauté de Communes

- Développement économique
- Aménagement de l'espace
- Transport urbains
- Voirie
- Protection et mise en valeur de l'environnement





Evolution moyenne des PTU (1999 - 2008)

- En rouge : PTU 1999
- En noir : PTU 2008

	Nombre d'AOTU		Nombre moyen de communes		Population moyenne		Superficie moyenne		Densité moyenne	
	1999	2008	1999	2008	1999	2008	1999	2008	1999	2008
Agglos de plus de 450 000 hbts TCSP lourd en service	6	8	41	44	805 933	823 803	458	542	1 760	1 520
		33%		7%		2%		18%		-14%
Agglos de moins de 450 000 hbts TCSP lourd en service	3	12	24	32	356 888	320 032	238	356	1 500	899
		300%		33%		-10%		50%		-40%
Agglos de plus de 200 000 hbts	20	14	19	27	282 904	283 079	250	429	1 132	660
		-30%		42%		0%		72%		-42%
Agglos de 100 à 200 000 hbts	37	39	13	21	139 242	140 582	202	311	689	452
		5%		62%		1%		54%		-34%
Agglos de 50 à 100 000 hbts	56	87	6	17	67 637	71 176	137	282	494	252
		55%		183%		5%		106%		-49%
Agglos de moins de 50 000 hbts	118	111	3	5	27 435	22 943	65	91	422	252
		-6%		67%		-16%		40%		-40%
TOTAL	240	271	8	15	98 922	106 207	130	226	761	470
		13%		88%		7%		74%		-38%





La planification des déplacements urbains: huit priorités des PDU (Article 28-1 de la LOTI)

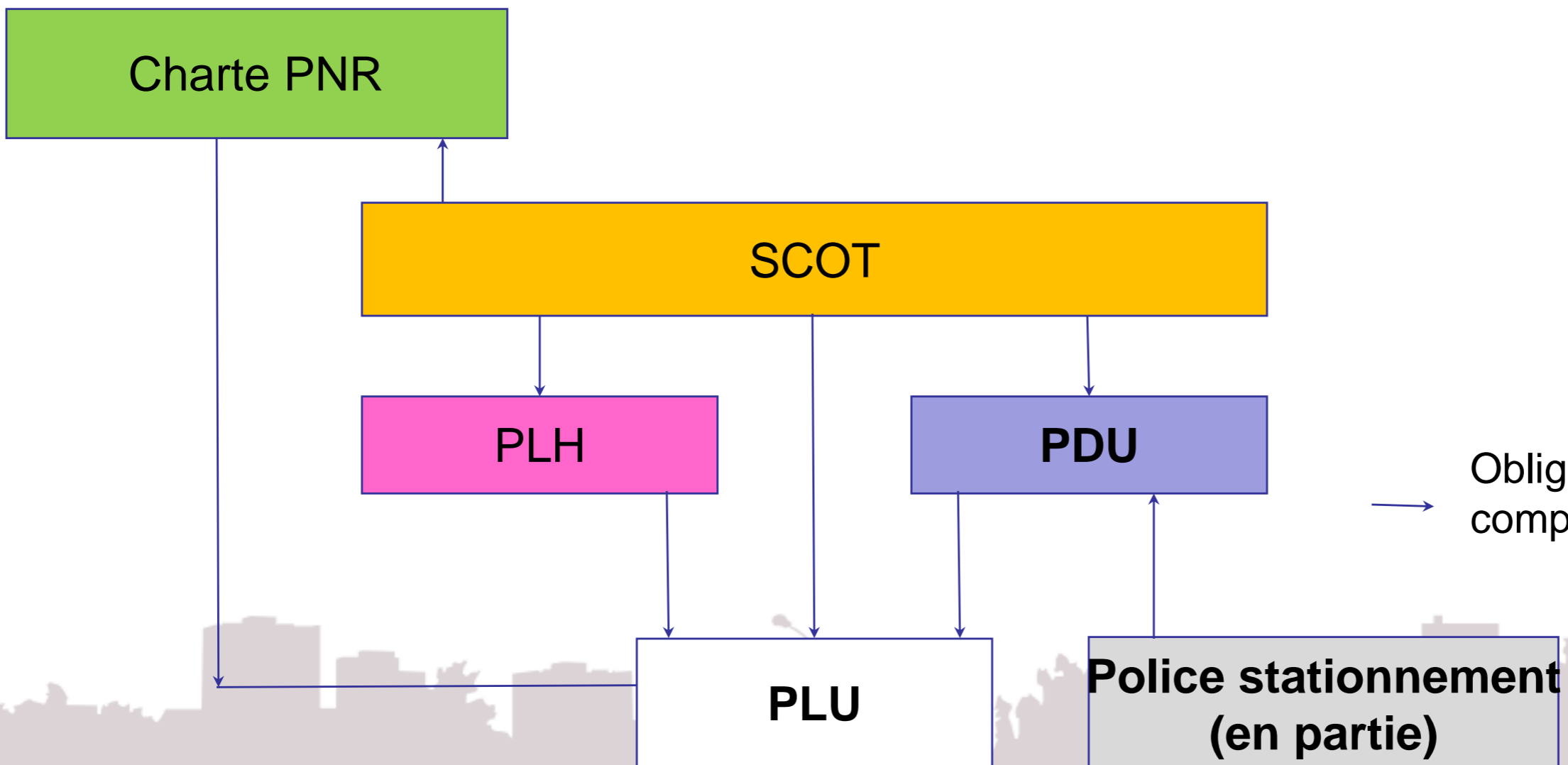
- La diminution du trafic automobile
- Le développement de l'usage des transports collectifs, des moyens de déplacements économes et moins polluants
- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage
- L'organisation du transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement
- L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie, et souterrain
- L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun et le covoiturage – mise en place de PDE
- La sécurité de tous les déplacements
- Le développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements





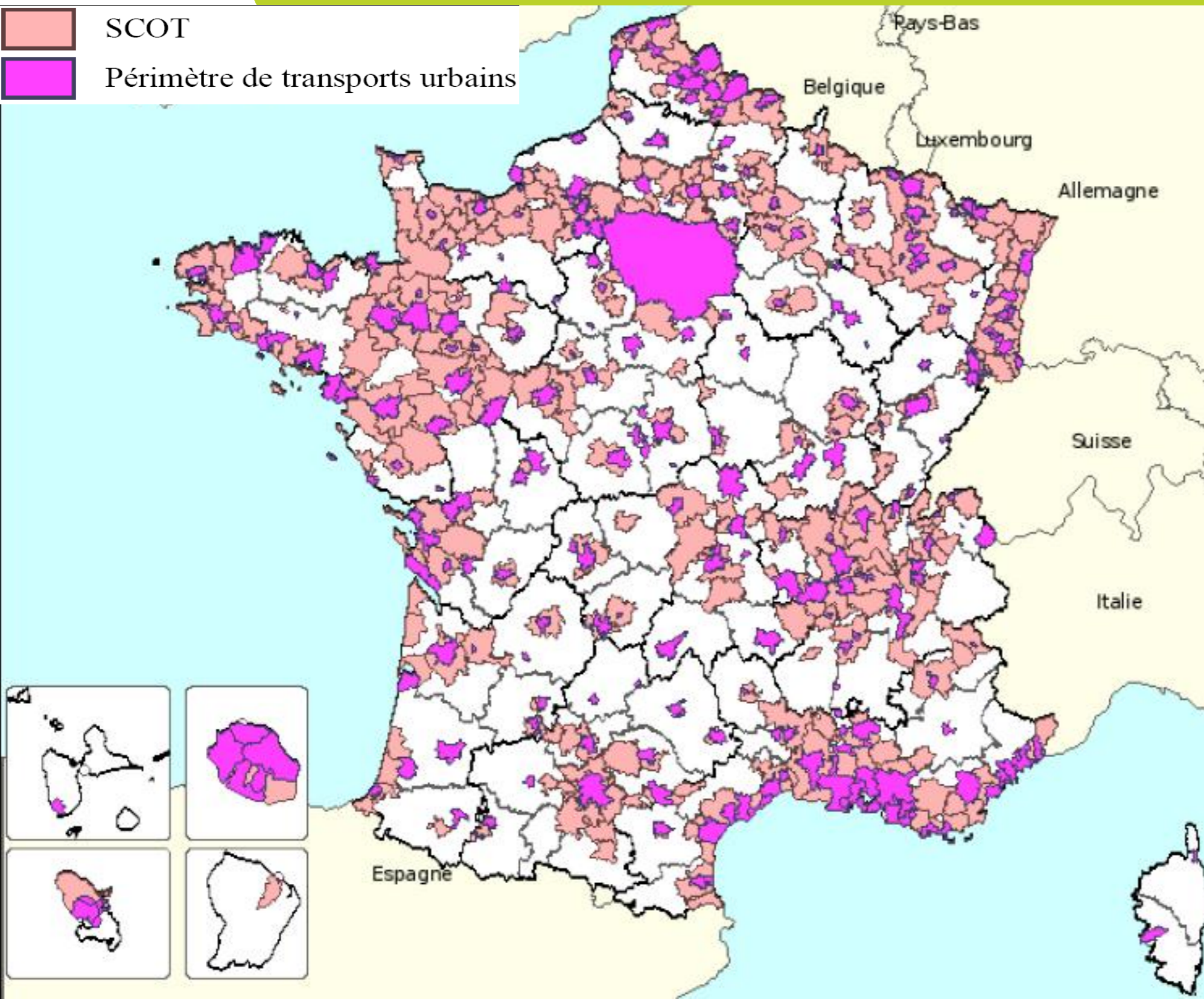
La loi SRU et la hiérarchie de quelques normes: Charte des PNR, SCOT, PLU, PLH, PDU

- 📌 La complexité des relations entre:
 - 📌 Les documents de planification
 - 📌 Les institutions qui les rédigent
 - 📌 Les temporalités de ces documents





Les SCOT et les PTU





Définition du versement transport

- **Le Versement Transport est un impôt affecté aux Transports Collectifs.**
- **Payé par toute administration ou entreprise de plus de neuf salariés implantées dans le Périmètre de Transport Urbain.**
- **L'assiette du Versement Transport est la masse salariale brute et les taux maximum sont fixés par la loi.**
- **Les Autorités Organisatrices de Transport Urbains décident de l'instauration et du taux dans les limites fixées par la loi.**





Historique et taux en vigueur

En Ile-de-France

Départements	1971-74	1975-77	1978-89	1989-90	1991-93	1993-95	1996-02	2003	2004
75, 92	1,7 %	1,9 %	2,0 %	2,2 %	2,4 %	2,2 %	2,5 %	2,5 %	2,6 %
93, 94	1,7 %	1,9 %	2,0 %	1,8 %	1,8 %	1,4 %	1,6 %	1,6 %	1,7 %
77, 78, 91, 95		1,0 %	1,2 %	1,2 %	1,2 %	0,8 %	1,0 %	1,3 %	1,4 %

Hors Ile-de-France

Seuil de population	1973	1974	1982	1988	1992	2000
TCSP	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,75 %	1,75 %	1,75 %
Grandes AO	+ 300 000 habitants 1,0 %	+ 100 000 habitants 1,0 %	+ 100 000 habitants 1,0 %	+ 100 000 habitants 1,0 %	+ 100 000 habitants 1,0 %	+ 100 000 habitants 1,0 %
Petites AO			De 30 000 à 100 000 habitants 0,5 %	De 30 000 à 100 000 habitants 0,5 %	De 20 000 à 100 000 habitants 0,55 %	De 10 000 à 100 000 habitants 0,55 %

1999 : majoration de 0,05% pour les CU, CA, CC et les syndicats mixtes auxquels elles ont adhéré

+0,05 %
GART

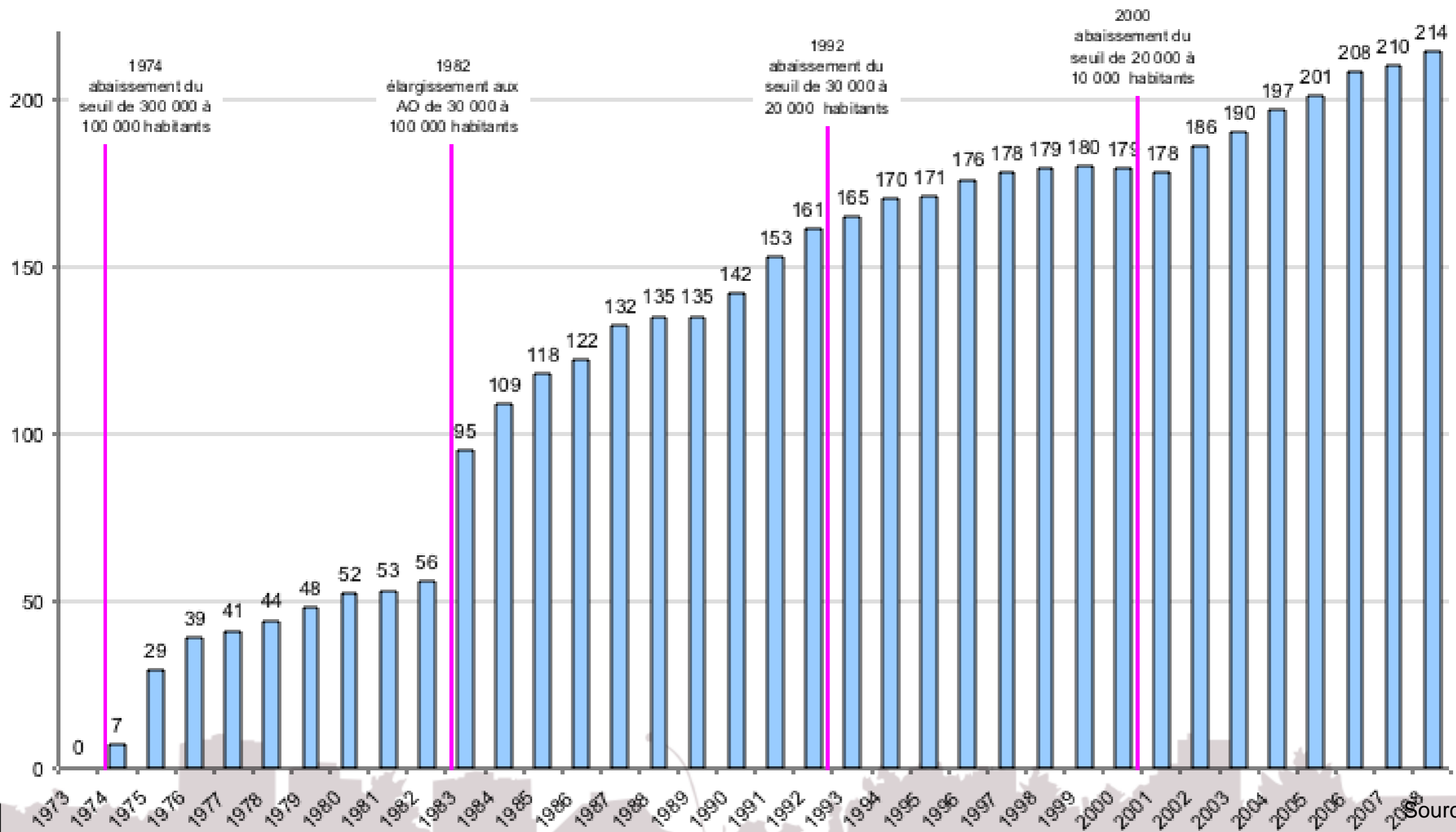
GRUPÉMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT





Nombre d'AO ayant instauré le VT hors IdF (1973-2006)

Instauration du versement transport en province depuis 1973 - En nombre d'AO

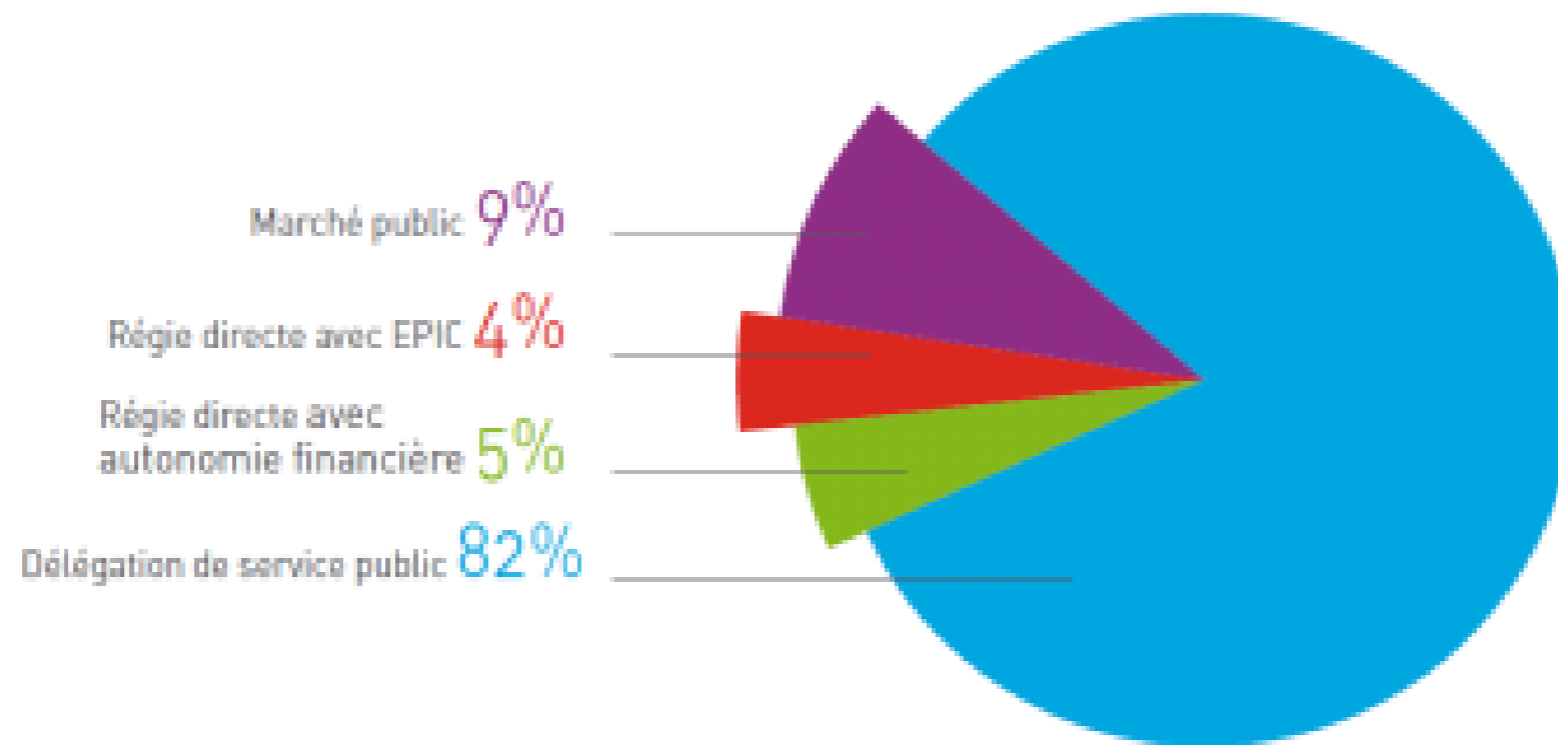


Source : GART



Organisation des transports (2)

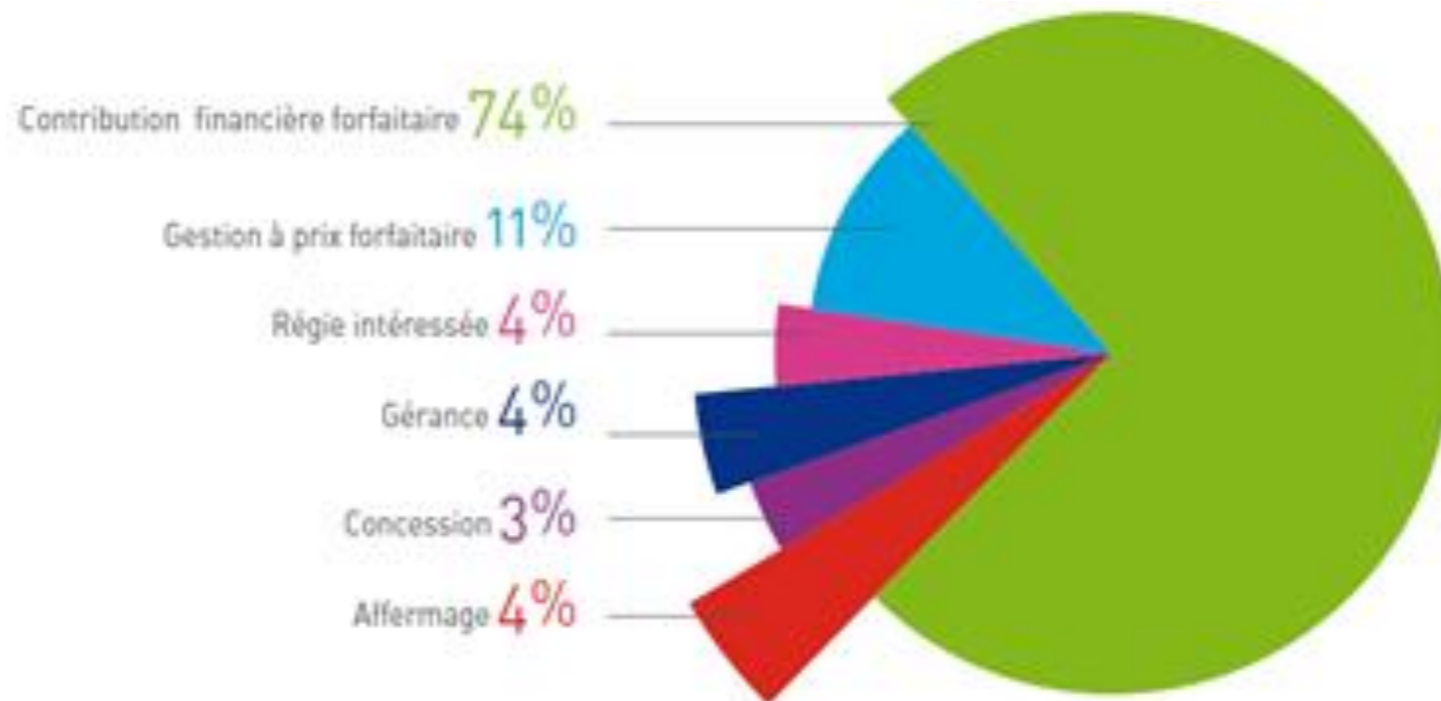
- Les modes de gestion dans les réseaux de transport urbain en 2010, en % du nombre de réseaux





Organisation des transports (3)

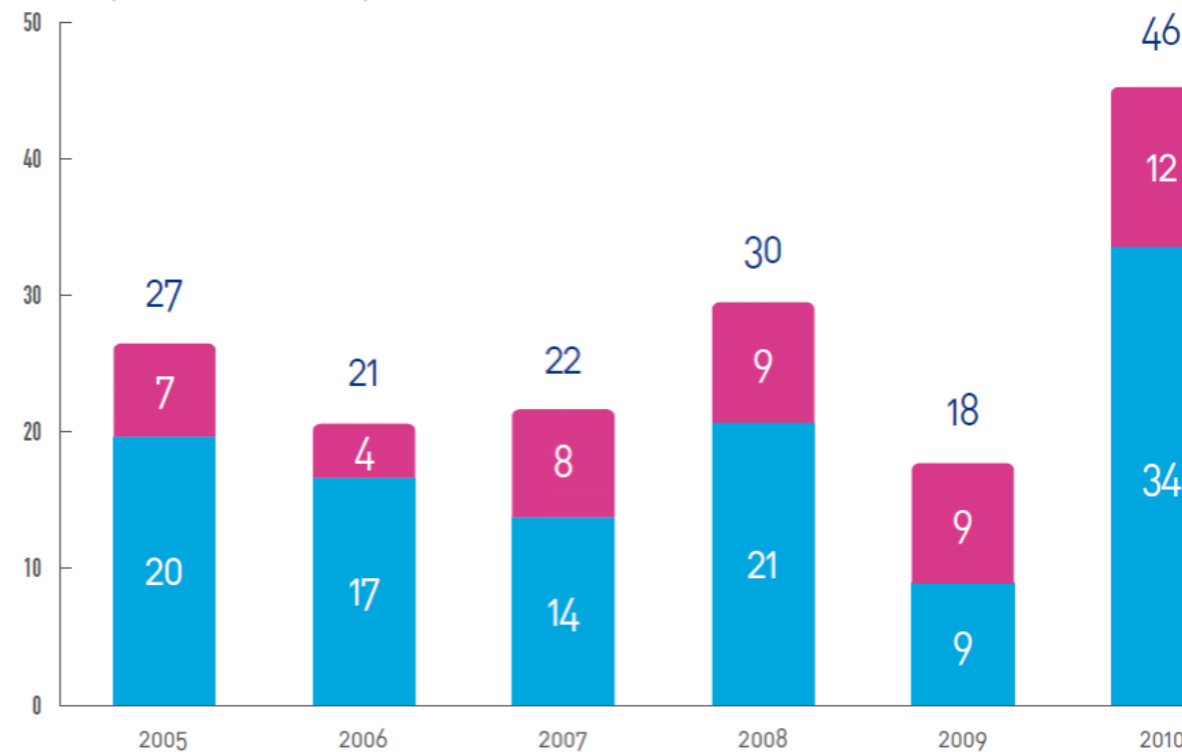
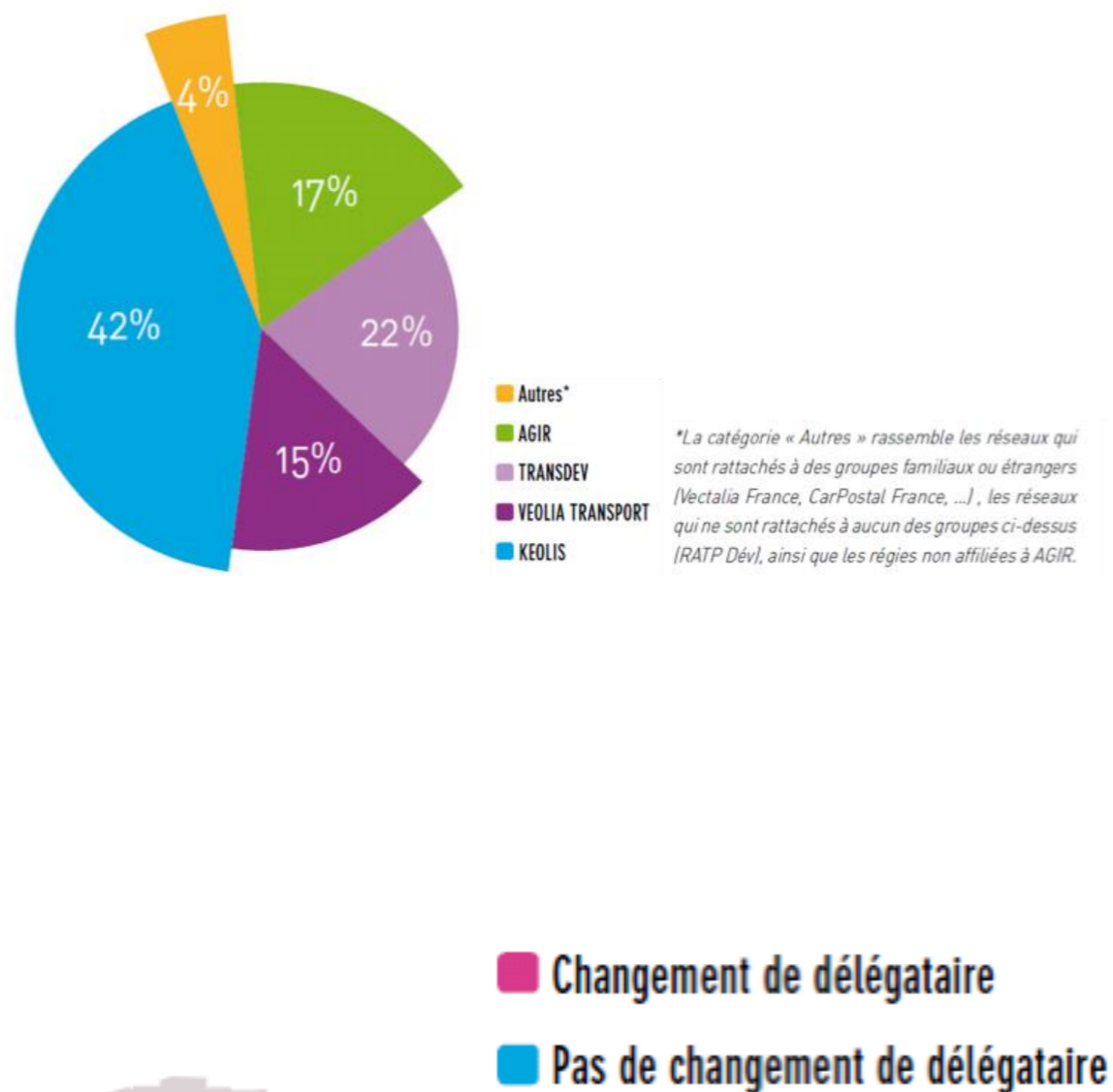
- ➊ Dans une régie, l'Autorité organisatrice :
 - ➋ gère le réseau
 - ➌ assume la responsabilité de l'exploitation
 - ➍ est propriétaire des recettes commerciales
- ➎ En 2010, 82% des Autorités organisatrices de transport urbain ont choisi la délégation de service public pour exploiter leur réseau.





Organisation des transports et concurrence

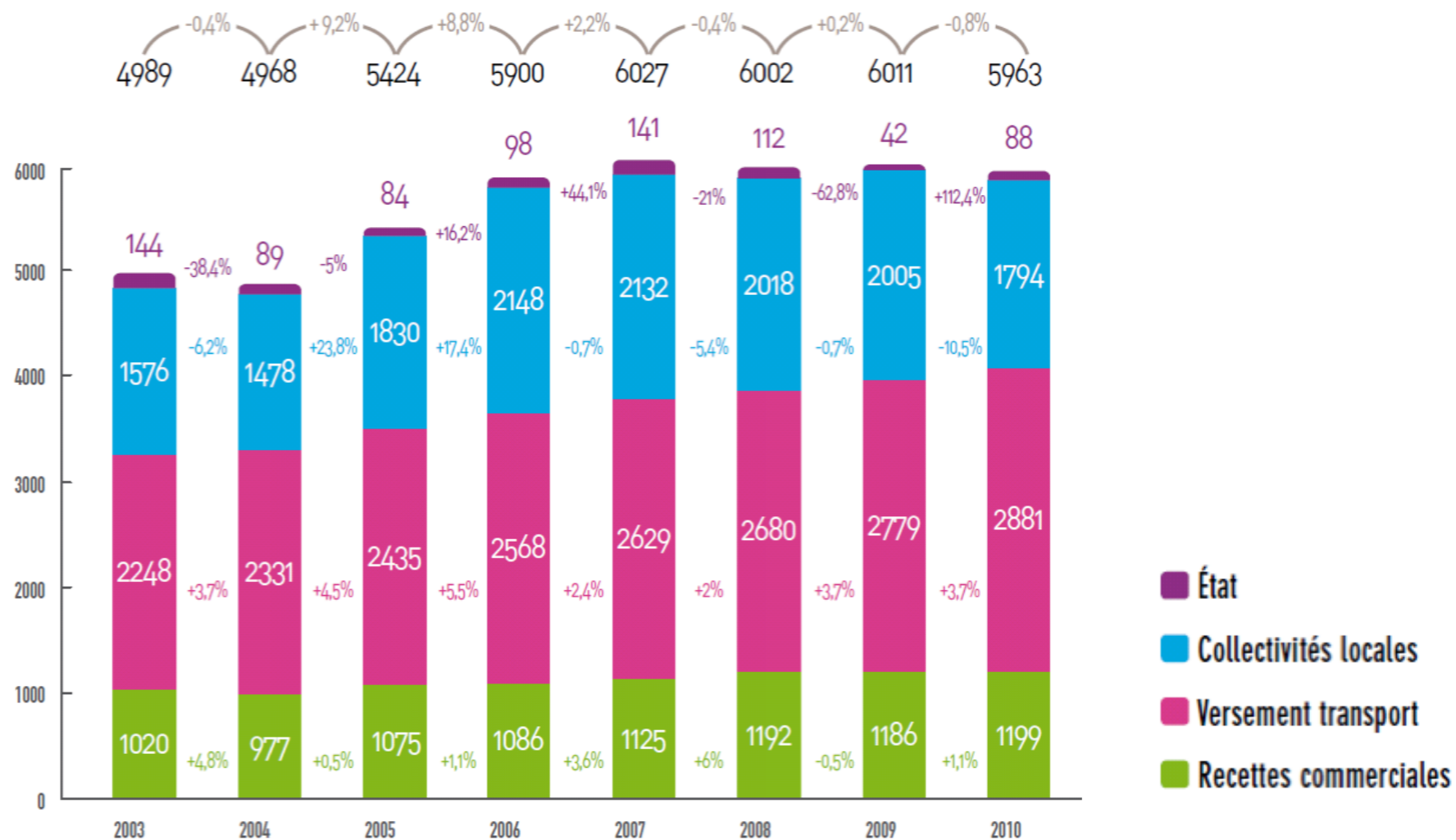
Part des groupes de transport urbain, en 2010, en nombre de voyages





Le financement des transports urbains

● Évolution du financement (hors emprunt) des transports urbains, depuis 2003, en millions d'euros 2010





Le financement des transports urbains (2)

4 principales sources de financement des transports urbains :

- Le versement transport (48%) : 80% des AOTU lèvent le VT pour financer leur réseau de transport.
- Les collectivités locales (30%)
- Les recettes commerciales (20%)
- L'État (2%) : l'État contribue au travers des différents appels à projets TCSP au financement des investissements.





La sécurité dans les transports publics

- 👇 **Baisse constante des incidents malgré l'augmentation du trafic**
- 👇 **Aucun décès de passager dans les tramways (mais 6 décès liés à la circulation des tramways)**
- 👇 **Le train est 52 fois plus sûr que l'automobile**
- 👇 **Un incident tous les 3 millions de km parcourus**
- 👇 **Sur le réseau TGV, 30 années de service sans accident majeur**





Acte III de la décentralisation : quelques attentes du GART

- **Institution des AOMD urbaines**
- **Etendre les compétences des AOMD urbaines**
- **Faire des régions des AOT de plein exercice**
- **Instaurer une ressource dédiée pour les régions**
- **Instaurer une obligation de coopération entre les AOT d'une même région**
- **Pérennisation des appels à projets TCSP**





Merci !



guylebras@gart.org ou
jallaire@codatu.org

