

LES SYNDICATS MIXTES LOI SRU

pour comprendre le présent et construire un avenir durable

Cadre juridique et mise en oeuvre sur les territoires

Etude DREAL Picardie
atelier ORT du 8 septembre 2009



Plan de la présentation

1 - Objectifs de l'étude

2 - Cadre juridique des SM SRU

3 - Retour d'expériences sur les SM SRU existant

1 - Objectifs de l'étude

- Capitalisation des expériences existantes de Syndicats Mixtes loi SRU, le pourquoi, le comment
- Éléments de réflexions sur l'intérêt de développer des SM SRU en Picardie

Présentation du 1er volet de l'étude :

retour d'expérience sur les syndicats existants à fin 2008

Méthodologie : entretiens, synthèse bibliographique, exploitation de bases de données...

LES SYNDICATS MIXTES LOI SRU

2 - Cadre juridique des SM SRU

Un nouveau type de gouvernance pour répondre aux besoins de déplacement actuels

- Objectif de la loi SRU : répondre à l'évolution des déplacements (l'échelle est aujourd'hui le bassin de vie)
- Pour cela, la loi a créé un nouveau type de SM ouvert : le SM SRU.
- Le SM SRU est une structure dédiée au transport, à l'inverse des SM de droit commun.
- Les principales références juridiques : art. 111 de la loi SRU, art.30-1 de la LOTI, Code général des collectivités territoriales...

Les principales règles applicables aux SM SRU

- La composition des SM SRU : uniquement que des **AOT**
- Un **périmètre choisi librement**. Ce périmètre n'englobe pas automatiquement les périmètres de compétences des AOT membres.
- Deux types de compétences transport :
 - **Compétences obligatoires** définies par la loi :
 - coordination des services de transport,
 - information multimodale des usagers,
 - intégration tarifaire entre réseaux.
 - **Compétences optionnelles** :
 - organisation de services réguliers et de services à la demande,
 - réalisation et gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Les moyens financiers des SM SRU

Deux ressources financières principales :

- Les *participations financières* des AOT membres :
facultatives, définies d'un commun accord par les AOT membres.
- Le *Versement Transport Additionnel* (VTA) : choix politique pour son instauration
 - un versement additionnel au VT de droit commun instauré sur les PTU
 - un périmètre de prélèvement du VTA correspondant à l'espace à dominante urbaine (notion de bassin de vie)

Les moyens financiers des SM SRU

- Comment définir le taux de VTA maximum sur l'espace à dominante urbaine?
 - Dans l'espace **hors PTU** : le VTA max est de 0,5%
 - **A l'intérieur du ou des PTU** inclus dans l'espace :
 - Si l'espace à dominante urbaine comprend *moins de 100 000 habitants* :
$$\text{VTA max} = 0,5 - \text{VT plafond de droit commun (compris entre 0,55 et 1,80)}.$$

Donc pas de possibilité d'instaurer un VTA.
 - Si l'espace à dominante urbaine comprend *plus de 100 000 habitants* :
$$\text{VTA max} = 1 - \text{VT plafond de droit commun (compris entre 0,55 et 1,80)}.$$

Donc un VTA peut être instauré si le VT plafond de droit commun est inférieur à 1.

Calcul du taux de VTA : illustrations

● Exemple 1

Espace à dominante urbaine < 100 000 hab.

VTA max hors PTU = 0,5%

PTU A < 100 000 hab

VTA max dans PTU = 0,5-0,55
ou 0,5-0,6

**VTA max négatif donc pas
de VTA possible dans le
PTU**

Calcul du taux de VTA : illustrations

● Exemple 2

Espace à dominante urbaine > 100 000 hab.

VTA max hors PTU = 0,5%

PTU A > 100 000 hab.

VTA max dans PTU = 1-1 ou
1-1,05 ou 1-1,75 ou 1-1,80

VTA max nul ou négatif
donc pas de VTA
possible dans le PTU

PTU B < 100 000 hab.

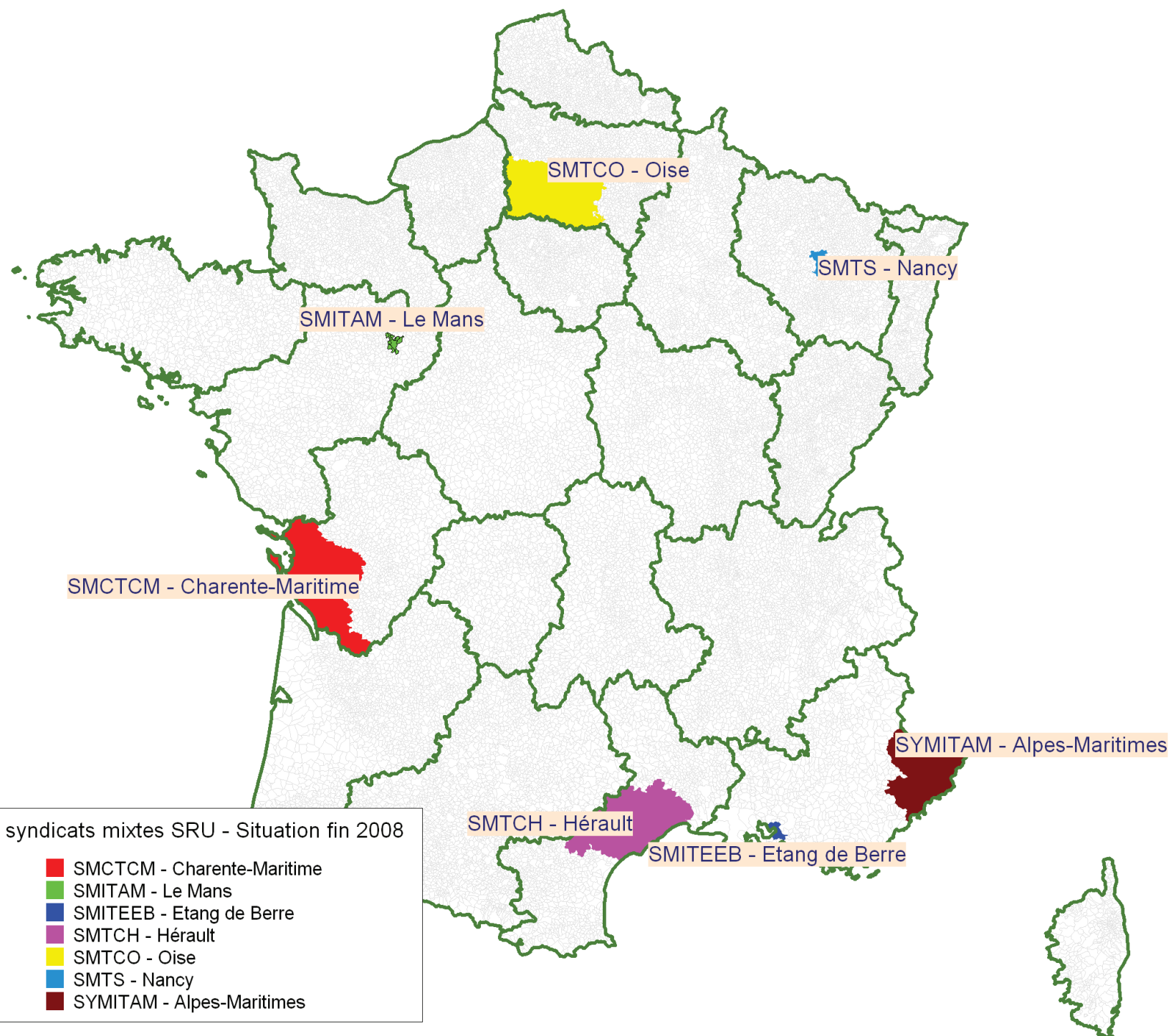
VTA max dans PTU =
1-0,55 ou 1-0,6
Donc VTA max dans
PTU = 0,45 ou 0,4%.

Détermination du taux max du VTA : grandes constantes

- L'instauration d'un VTA résulte d'un **choix politique** pris d'un commun accord entre les AOT membres
- **Hors PTU**, il est toujours possible d'instaurer un VTA : le taux max du VTA est alors de **0,5%**.
- **A l'intérieur des PTU :**
 - Si espaces à dominante urbaine **< 100 000 habitants** : **pas de possibilité d'instaurer un VTA**
 - Si espaces à dominante urbaine **> 100 000 habitants** : possibilité d'instaurer un **VTA uniquement sur les PTU inférieurs à 100 000 habitants**.
 - Le taux max est alors de 0,45% ou 0,4% selon la nature juridique de l'AOTU

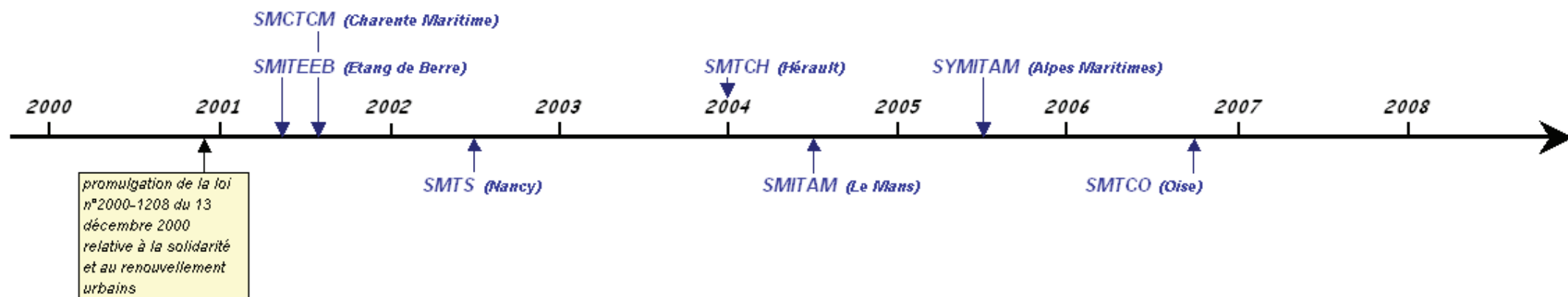
LES SYNDICATS MIXTES LOI SRU

3 – Les SM SRU existant à fin 2008, le pourquoi, le comment



Un nombre limité de SM SRU à fin 2008

Des créations intervenues dès l'année 2001



Les motivations de mise en place des premiers SM SRU

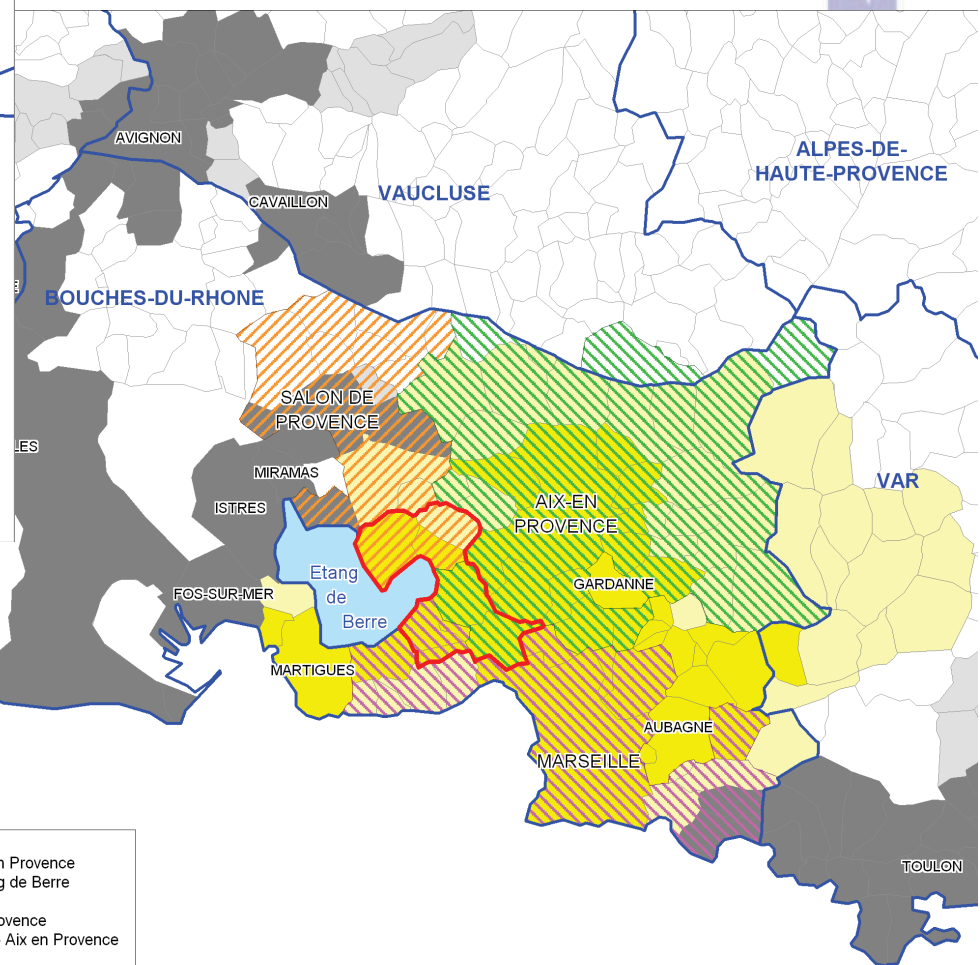
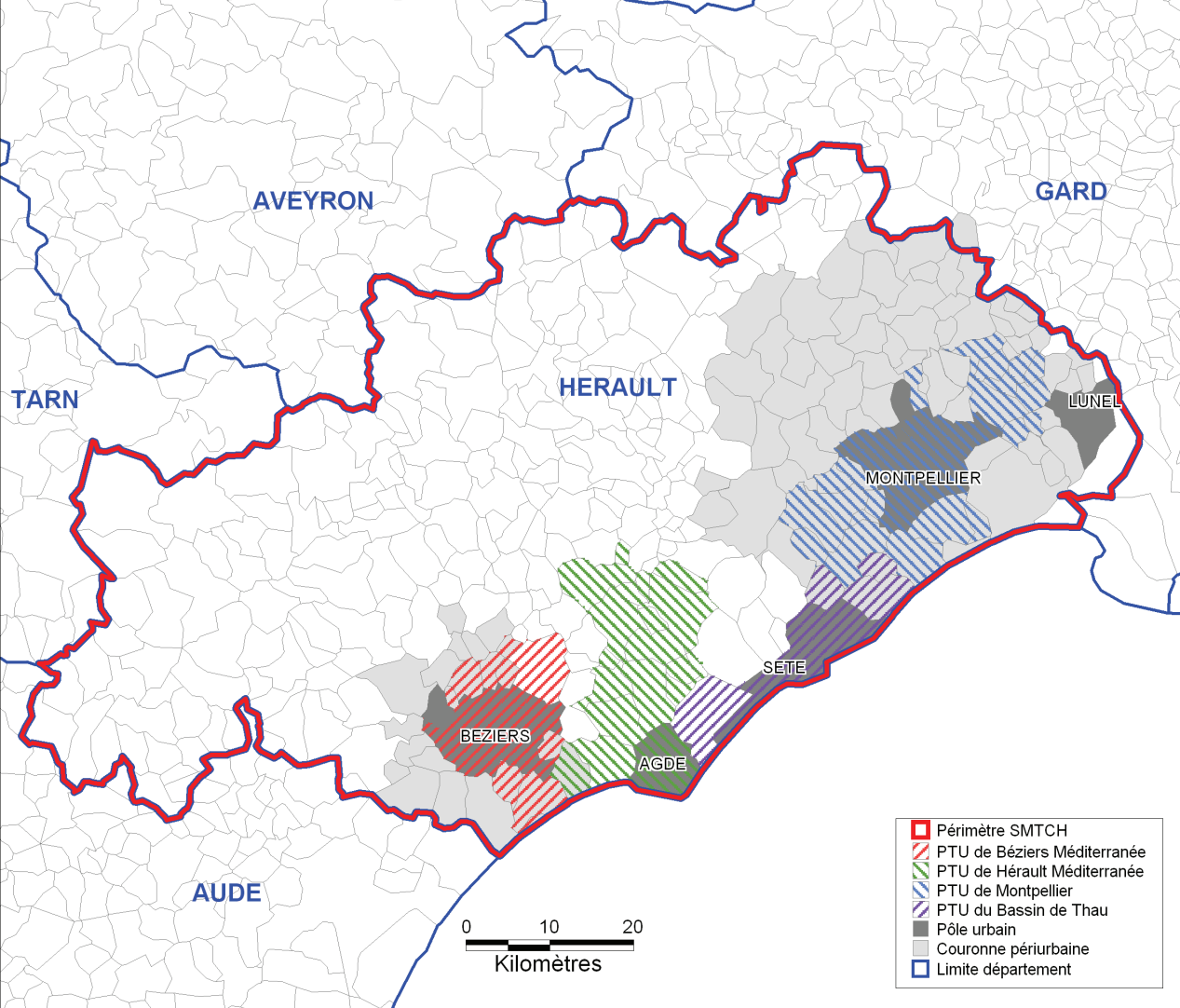
		année de création du SM SRU	motivations
SMCTCM (Charente Maritime)	transformation d'un SM de droit commun existant depuis octobre 1999	2001	coordination entre réseaux (tarification et billettique)
SMITAM (Le Mans)	transformation d'un SM de droit commun existant depuis début des années 80	2004	meilleure intégration des dessertes des zones péri-urbaines
SMITEEB (Etang de Berre)	transformation d'un SIVU existant depuis 1984	2001	maintenir desserte TC inter-ptu sur bassin de vie de l'Est
SMTCH (Hérault)	reprise des activités d'une SEM ayant en charge les transports non urbains et scolaires	2004	coordination et simplification des réseaux mise en conformité juridique de la structure de gestion des lignes de transport
SMTCO (Oise)	<i>création</i>	2006	meilleure coordination de l'offre de transport
SMTS (Nancy)	transformation d'un SM de droit commun	2002	organisation d'une liaison entre 2 PTU
SYMITAM (Alpes Maritimes)	<i>création</i>	2005	meilleure coordination entre les 6 PTU

- une majorité des SM SRU existant à fin 2008 résultant de la transformation d'une structure pré-existante dédiée au transport
- un objectif commun de gouvernance : l'harmonisation des politiques de transport à l'échelle d'un bassin de vie.
- Pour une amélioration de l'offre de transport entre PTU voisins

Des périmètres de compétence à des échelles variables

● Échelle d'un bassin de vie à un département

	périmètre	nombre d'AOT membres	nombre d'AOTU dans le département
SMCTCM (Charente Maritime)	département	5	4
SMITAM (Le Mans)	fusion des 2 PTU contigus (CU et CC)	2	
SMITEEB (Etang de Berre)	partie de 3 PTU contigus (bassin de vie de l'Est de l'Etang de Berre)	4	
SMTCH (Hérault)	département	5	4
SMTCO (Oise)	département	13	11
SMTS (Nancy)	fusion de PTU	3	
SYMITAM (Alpes Maritimes)	département	7	6



8/09/2009

Des périmètres de compétence à des échelles variables

- des poids démographiques très variables.

	population * (RGP 2006)	superficie du SM	densité de population (hab/km ²)
SYMITAM (Alpes Maritimes)	1 073 184	4 303	249
SMTCH (Hérault)	1 018 958	6 218	164
SMTCO (Oise)	792 975	5 898	134
SMCTCM (Charente Maritime)	598 915	6 896	87
SMTS (Nancy)	221 134	365	607
SMITAM (Le Mans)	191 124	191	1 001
SMITEEB (Etang de Berre)	140 275	193	726

* population municipale hors population comptée à part

source : RGP 2006 INSEE

Membres adhérent des SM SRU

- Rappel : les membres de SM SRU ne peuvent être que des AOT.
 - ⇒ ainsi, la SNCF et/ou RFF ne peuvent être membres d'un SM SRU.
- Nature :
 - des AOTU (communes, EPCI)
 - NB : La loi n'autorise pas encore l'adhésion d'un SM à un autre SM.
 - A suivre : loi Grenelle
 - des autorités organisatrices de transports non urbains (Conseils généraux ou régionaux)

Les SM SRU (situation fin 2008) :

Membres adhérent des SM SRU

	AOTU (nombre)	Conseil Général	Conseil Régional
SMCTCM (Charente Maritime)	4	oui	non
SMITAM (Le Mans)	2	non	non
SMITEEB (Etang de Berre)	3	oui	non
SMTCH (Hérault)	4	oui	non
SMTCO (Oise)	11	oui	oui
SMTS (Nancy)	2	oui	non
SYMITAM (Alpes Maritimes)	6	oui	non

● A fin 2008 : faible adhésion des Conseils régionaux en tant que membres d'un SM SRU

mais partenaires de certains de ces SM SRU (apport financier pour certains portés par ces SM).

● Situation susceptible d'évoluer avec les réflexions en cours sur les SM SRU

Organisation et fonctionnement

- Deux organes principaux : Comité syndical et comités techniques.
- Des équipes le plus souvent réduites.
- Des moyens logistiques et matériels variables.
- L'appui des AOT membres.

la prise en charge de compétences facultatives par une majorité des SM SRU

- Aux compétences obligatoires, 4 des SM SRU ont pris en charge également des compétences facultatives
- Nature de ces compétences : organisation de services de transport

	prise en charge de compétences facultatives	nature
SYMITAM (Alpes Maritimes)	non	
SMTCH (Hérault)	oui	organisation des services de transports non urbains et de scolaires (68 lignes régulières interurbaines hors agglomérations et lignes scolaires)
SMTCO (Oise)	non	
SMCTCM (Charente Maritime)	non	
SMTS (Nancy)	oui	organisation de services réguliers de transports suburbains (lignes inter-ptu) et de transport à la demande
SMITAM (Le Mans)	oui	gestion de la ligne de bus de l'Antonnière (1 ligne inter-ptu)
SMITEEB (Etang de Berre)	oui	organisation des liaisons inter-ptu (25 lignes) et de transport à la demande

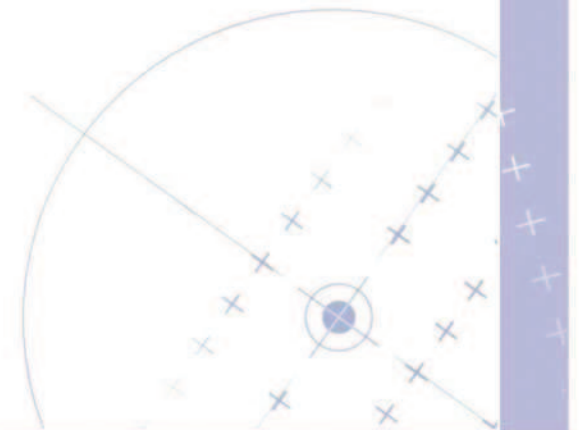
les actions mises en œuvre depuis leur création

● Actions relevant des compétences obligatoires :

- La coordination des services de transport :
une fonction perçue comme essentielle par les acteurs interrogés
- L'information multimodale des usagers :
vers des « systèmes d'information » de plus en plus complets
- L'intégration tarifaire entre réseaux :
le développement des titres intermodaux; la question de la répartition des recettes.

les actions mises en œuvre depuis leur création

- Actions relevant de compétences facultatives :
 - Les caractéristiques des services de transport gérés :
 - des liaisons entre PTU contigus, services réguliers et TAD
 - des liaisons interurbaines, du transport de scolaires.
 - Des réseaux de taille très variable : de 68 lignes gérées (SMTCH) à 1 seule ligne (SMITAM).



Le système de financement

- 2 ressources principales : participation des membres et VTA
- Ponctuellement subventions.

Les contributions des AOT membres :

- Des poids variables dans les budgets des 5 SM SRU ayant décidé d'instaurer ces contributions

	part des contributions financières des AOT	part du Versement Transport Additionnel (VTA)	remarques
SYMITAM (Alpes Maritimes)	100%		
SMTCH (Hérault)	84%	6%	dotations et subventions publiques afférentes à l'exercice des recettes commerciales (participation familles au transport scolaire
SMTCO (Oise)		100%	
SMCTCM (Charente Maritime)	35%		autre participation : subvention annuelle de la Région : 8% excédent de fonctionnement : 47%
SMTS (Nancy)	oui		
SMITAM (Le Mans)	0%	100%	contribution financière des membres prévue mais non sollicitée jusqu'à ce jour
SMITEEB (Etang de Berre)	100%		ponctuellement subventions de l'Etat ou d'autres collectivités

Les SM SRU (situation fin 2008) :

Le système de financement

Les contributions des AOT membres (suite) :

- Des modalités de définition des participations financières spécifiques à chaque SM SRU : quelques points de convergence cependant.

	AOT membres	Modalités de participations financières des AOT membres
SYMITAM (Alpes Maritimes)	Conseil Général CA Nice Côte d'Azur CA Sophia Antipolis CA Riviera Française (Menton) SITP Cannes STP Varmer SMTU Sillages	contribution définie sur la base de la clé de répartition suivante : - 1/3 pour le Conseil Général - 2/3 pour les AOT urbaines. La ventilation entre les AOT urbaines est fonction de la population du PTU et de l'assiette du VT pour chacune d'entre-elles : CA Nice 50%, CA Sophia Antipolis 20%, SITP Cannes 13%, SMT Sillages 9%, CA Riviera française 5% et STP Varmer 3%
SMTCH (Hérault)	Conseil Général CA Montpellier Agglomération CA Béziers Méditerranée CA du Bassin de Thau CA Hérault Méditerranée	- participation pour l'exercice de la compétence obligatoire du SM SRU établie au prorata de la répartition des sièges au comité syndical - participation relative aux charges liées au transport scolaire : 62% par les communautés d'agglomération et 38% par le Conseil Général - charge des transports non urbains entièrement pris en charge par le Conseil Général - contribution volontaire pour les dépenses d'investissements
SMTCO (Oise)	Conseil Général Conseil Régional CA Beauvaisis, Creil, région de Compiègne CC Sablons, Pierre-Sud-Oise Communes Liancourt, Chantilly, Pont Ste Maxence, Noyon, Crépy-en-Valois et Senlis	AUCUNE
SMCTCM (Charente Maritime)	Conseil Général CA de La Rochelle CA Pays Rochefortais CA Royan Atlantique SITU de Saintes	à préciser
SMTS (Nancy)	Conseil Général CU de Nancy CC de Pompey	- une participation pour la réalisation des missions obligatoires proportionnelle au nombre de sièges au sein du comité syndical : Conseil Général 43%, CU Nancy 50% et CC Pompey 7% - une participation pour l'exploitation des lignes suburbaines fonction de la ligne concernée et des AOTU concernées (liaison PTU Nancy/PTU Pompey : 1/3 pour chacun des 3 membres; lignes 12 et 14 : participation Conseil Général 2/3 et CU Nancy 1/3)
SMITAM (Le Mans)	Communauté Urbaine de Le Mans Métropole CC de l'Antonnière	Pas de contribution perçue à fin 2008. Cependant les statuts ont prévu la participation des AOT membres selon les principes suivants : - participation de la CC de l'Antonnière pour le financement de la ligne de l'Antonnière - participation de l'ensemble des membres au financement des autres dépenses : part de 50%
SMITEEB (Etang de Berre)	Conseil Général CU Marseille Provence Métropole CA du Pays d'Aix-en-Provence CA de Salon-Etang de Berre-Durance	sur la base du budget de syndicat, contribution évaluée en fonction des principes suivants : - participation du Conseil Général de 6% avec un plancher à 804 000€ et - solde de financement pour parvenir à l'équilibre réparti entre les 3 EPCI en fonction de l'offre et de l'usage du réseau et de la population résidant dans les communes membres de chaque EPCI

Les SM SRU (situation fin 2008) : Le système de financement

Le VTA :

- Un poids variable dans le budget des 3 SM SRU l'ayant instauré.

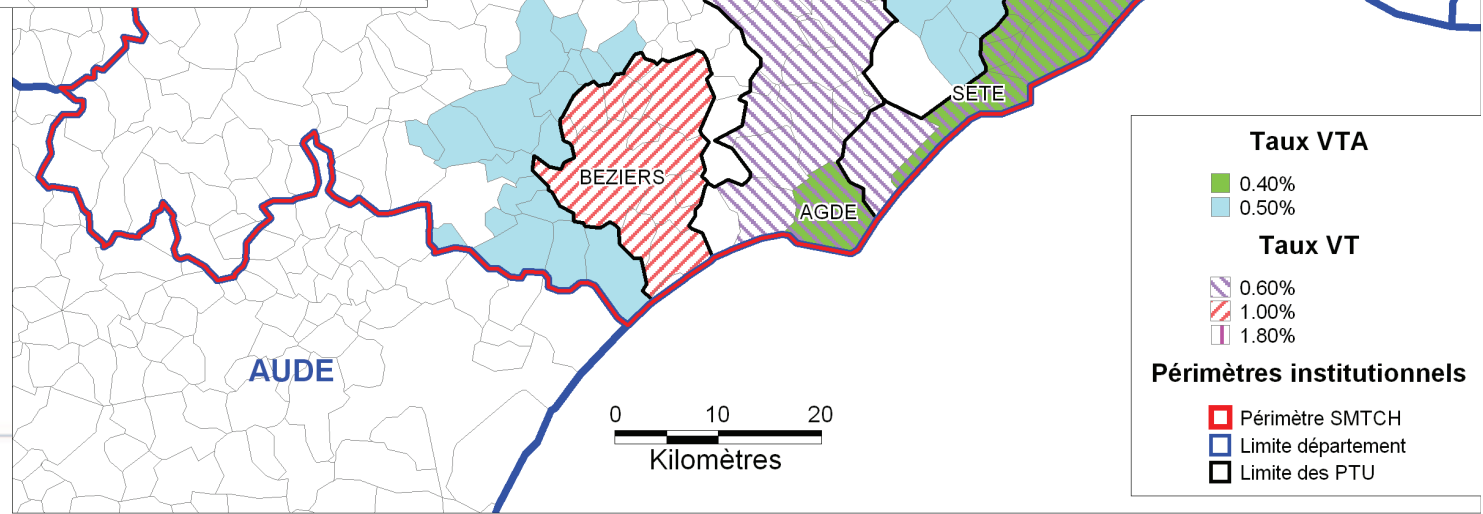
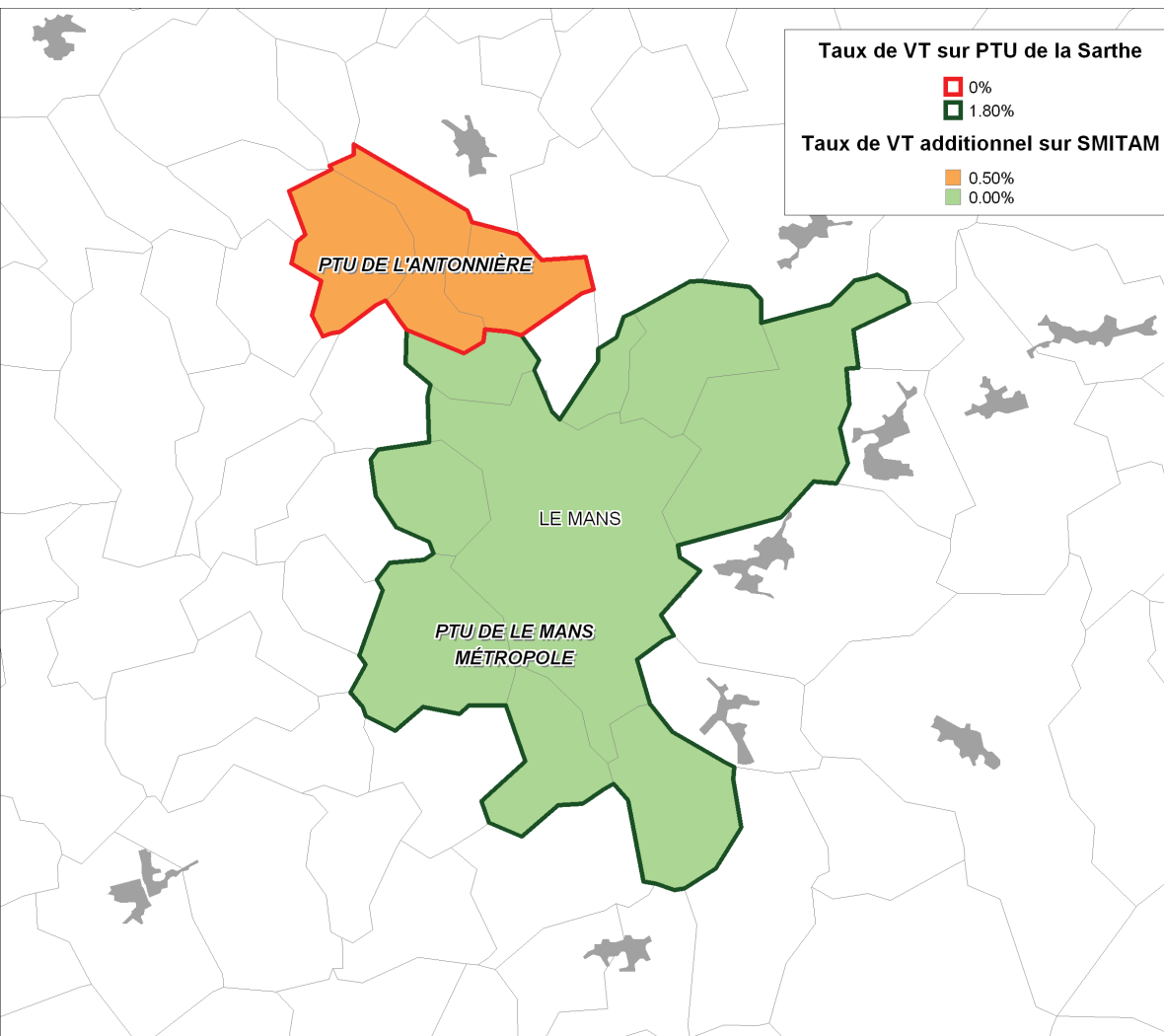
	part des contributions financières des AOT	part du Versement Transport Additionnel (VTA)	remarques
SYMITAM (Alpes Maritimes)	100%		
SMTCH (Hérault)	84%	6%	dotations et subventions publiques afférentes à l'exercice des recettes commerciales (participation familles au transport scolaire)
SMTCO (Oise)		100%	
SMCTCM (Charente Maritime)	35%		autre participation : subvention annuelle de la Région : 8% excédent de fonctionnement : 47%
SMTS (Nancy)	oui		
SMITAM (Le Mans)	0%	100%	contribution financière des membres prévue mais non sollicitée jusqu'à ce jour
SMITEEB (Etang de Berre)	100%		ponctuellement subventions de l'Etat ou d'autres collectivités

Les SM SRU (situation fin 2008) : **Le système de financement**

Le VTA :

- Les caractéristiques des VTA mis en place

	part des contributions financières des AOT membres	part du Versement Transport Additionnel (VTA)	taux VTA
SMTCH (Hérault)	84%	6%	2 taux : 0,40% et 0,50% selon secteurs
SMTCO (Oise)		100%	taux VTA Max : 0,40% 3 taux en vigueur : 0,20%; 0,25% et 0,40%
SMITAM (Le Mans)	0%	100%	taux de 0,50%



Taux VTA

- 0.40%
- 0.50%

Taux VT

- 0.60%
- 1.00%
- 1.80%

Périmètres institutionnels

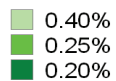
- Périmètre SMTCH
- Limite département
- Limite des PTU

8/09/2009

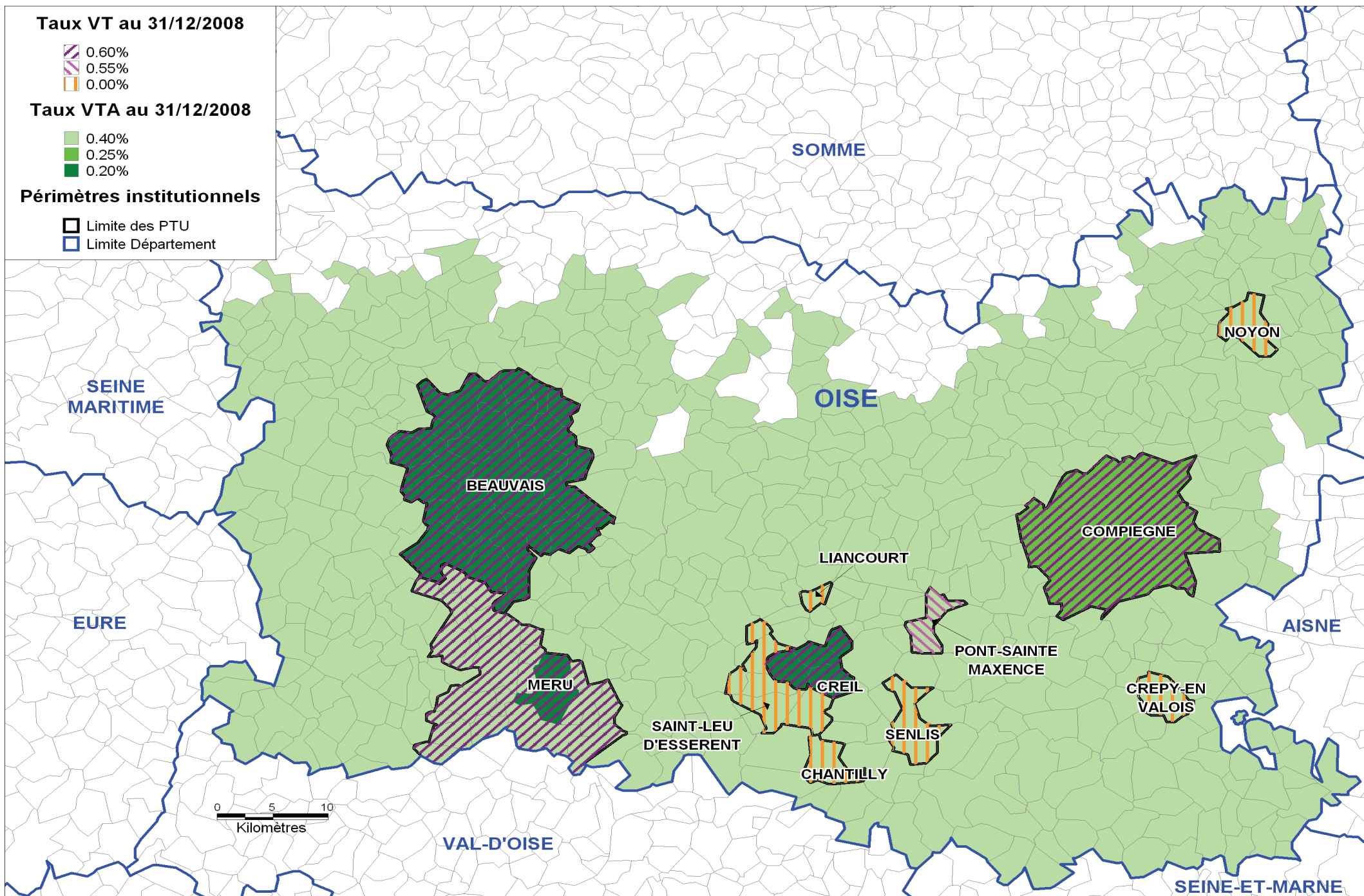
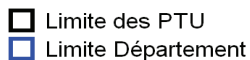
Taux VT au 31/12/2008



Taux VTA au 31/12/2008



Périmètres institutionnels



8/09/2009

atelier ORT Picardie

Enseignements et perspectives

- Opportunité offerte par la loi pour une transformation de structures pré-existantes en SM SRU
- Un nouvel outil au service d'une gouvernance commune
- Pour l'instant, des périmètres de compétence limités à l'échelle départementale
- Une structure facilitant le développement de l'intermodalité des transports
- Le SM SRU, nouvelle autorité organisatrice de transports pour la gestion de lignes entre PTU
- la nature des ressources financières des SM SRU relève d'un choix politique fort

Enseignements et perspectives

- Quelles perspectives pour les SM SRU ?
 - pour les 7 SM SRU existant : de nombreux projets en cours ... avec la question de leur financement.
 - Vers une progression du nombre de SM SRU :
 - création d'un SM SRU fin 2008 dans les Bouches du Rhône,
 - projet SMIRT dans le Nord-Pas de Calais,
 - projet de SM SRU porté par le Grand Toulouse,
 - projet de SM SRU porté par la Région Rhône-Alpes,...