

La gestion des transports publics dans les villes moyennes

Dans le système français d'organisation des transports publics, une autorité organisatrice a le choix entre :

- la **gestion directe** : elle exécute elle-même le service, en mobilisant ses moyens propres à travers une régie ou un EPIC ;
- la **gestion déléguée** : elle délègue l'exécution du service à un prestataire extérieur.

Si l'on se situe maintenant dans le cadre de la gestion déléguée, on notera que le degré de délégation varie suivant le type de contrat passé entre l'AOT et son opérateur. Il sera dit :

- faible pour les contrats de **gérance** : l'AOT prend les risques industriel et commercial liés à l'exploitation du service ;
- intermédiaire pour les contrats de **gestion à prix forfaitaire** : l'AOT prend le risque commercial, l'opérateur le risque industriel ;
- fort pour les contrats de **gestion à contribution financière forfaitaire** : l'opérateur prend les risques industriel et commercial.

Les contrats de **délégation de service public** étant par définition (CGCT) ceux pour lesquels « la rémunération [de l'opérateur] est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service », les contrats

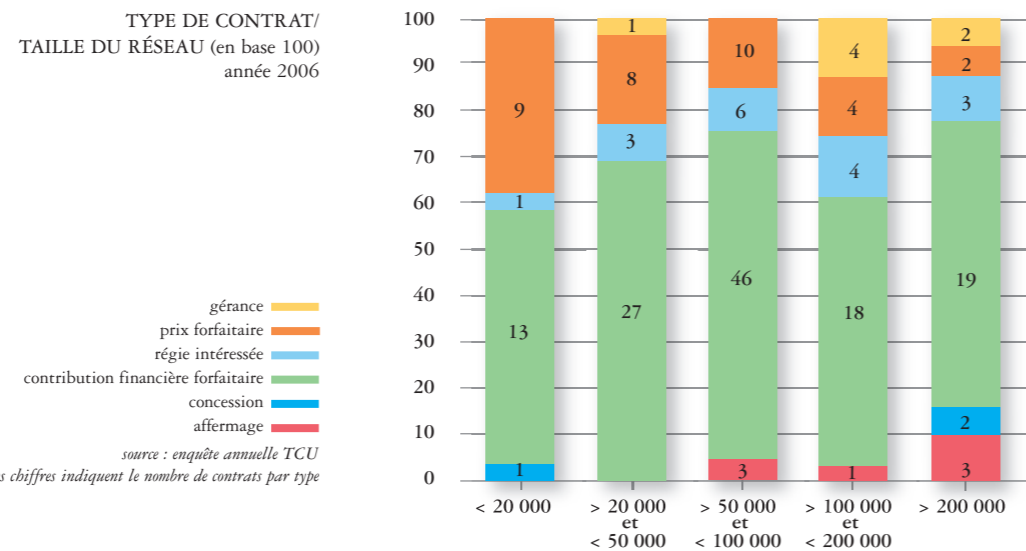
de gestion à contribution financière forfaitaire relèvent logiquement de la procédure de DSP.

A contrario, les contrats de gérance relèvent de la procédure de **marché public**.

Pour les contrats de gestion à prix forfaitaire, tout dépend du niveau d'intéressement à la fréquentation du service prévu par le contrat.

Ces différents points étant précisés, l'analyse des données juridiques contenues dans la base TCU (années 1997 à 2006) permet de dégager les grandes tendances suivantes :

- ▶ aujourd'hui, 90 % des réseaux urbains de province sont exploités en gestion déléguée ;
- ▶ au fil des années, la part des contrats à forte délégation est en nette augmentation ;
- ▶ 80 % des contrats exploités en gestion déléguée sont passés en procédure de délégation de service public ;
- ▶ le recours à la procédure de marché public s'affirme cependant au fil du temps ;
- ▶ la gestion directe, la délégation faible et le recours au marché public concernent plutôt les petits réseaux.



document téléchargeable sur les sites internet des partenaires

Pour en savoir plus :

- « Les déplacements en villes moyennes : quelle place pour les transports publics ? » Certu, CNFPT, FMVM / 2007.
 - « Les services publics locaux et leurs intercommunalités » FMVM 2006.
 - « Annuaire statistique 2006 » Enquête annuelle TCU - Certu, DGMT, Gart, UTP.
 - « Annuaire statistique des transports collectifs urbains » Publication annuelle - Certu.
 - « Mieux se déplacer dans les villes moyennes » septembre 2003 - Certu.
- Site internet (rubrique catalogue) www.certu.fr

Les chiffres du transport public en villes moyennes

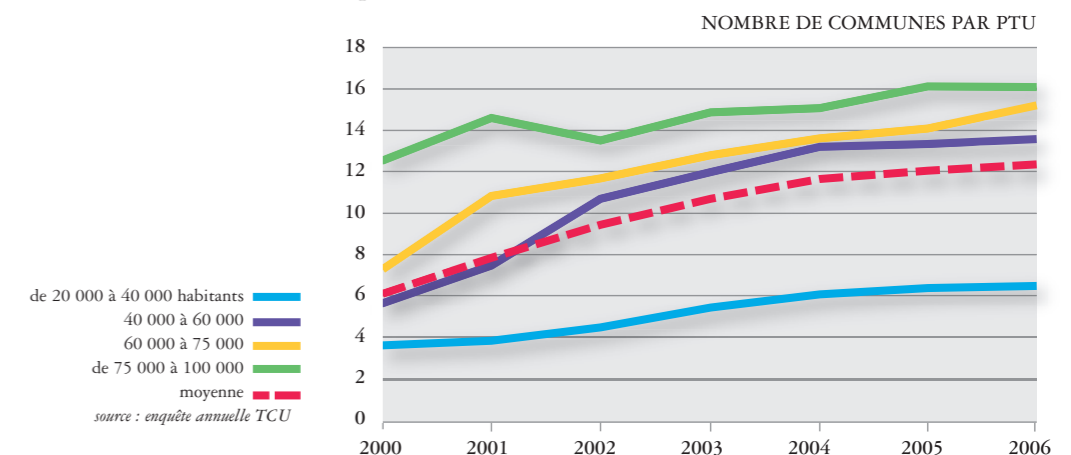
Les villes de moins de 100 000 habitants et leurs agglomérations constituent le cadre de vie d'environ un quart de la population française. De par leur situation géographique, leur histoire, leur taille, voire leur rôle administratif, les villes moyennes constituent un ensemble relativement différencié. En 2006, 114 d'entre elles possédaient un réseau de transports collectifs urbains desservant ainsi près de 6,3 millions d'habitants. Près de deux réseaux de transport en commun sur trois se situent dans une ville moyenne.



Des transports collectifs desservant des territoires de plus en plus étendus

La loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite « loi Chevènement » du 12 juillet 1999 a modifié le paysage institutionnel français. Les réseaux de transports n'ont pas échappé à ce mouvement caractérisé d'une part, par la réduction sensible des autorités organisatrices communales et des syndicats à vocation unique (SIVU) et d'autre part, par l'apparition d'EPCI à fiscalité propre. Pour les villes moyennes, les communes ne représentent plus, en 2006, que 20 % des autorités organisatrices de transport, contre 30 % en 2000. Dans le même temps, la loi a imposé aux communautés d'agglomération l'exercice de la compé-

tence transports. C'est ainsi que 39 % des réseaux de villes moyennes sont sous l'autorité de communautés d'agglomération. D'une manière générale, les transports publics se trouvent contraints à une dynamique d'extension géographique. Le périmètre des transports urbains (PTU) sert à délimiter la zone à l'intérieur de laquelle l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) exerce sa compétence dans le domaine du transport collectif de personnes. Au fil des années, le nombre de communes se trouvant inclus dans un PTU a presque doublé, passant de 6 à 12 communes par PTU entre 2000 et 2006.



Une politique volontariste sur des territoires peu denses

L'extension des périmètres de transports urbains rend plus difficile la desserte de la population par les transports collectifs, celle-ci étant plus éparpillée. Avec cette extension des PTU, le report modal de la voiture vers des modes plus collectifs est aussi rendu plus difficile. Ainsi, entre 2000 et 2006, la fréquentation des réseaux de transports collectifs ramenée au nombre d'habitants est en baisse, passant de 34 à 28 voyages en moyenne, par habitant et par an. Cette tendance s'infléchit depuis 2004, et la fréquentation des réseaux repart à la hausse.

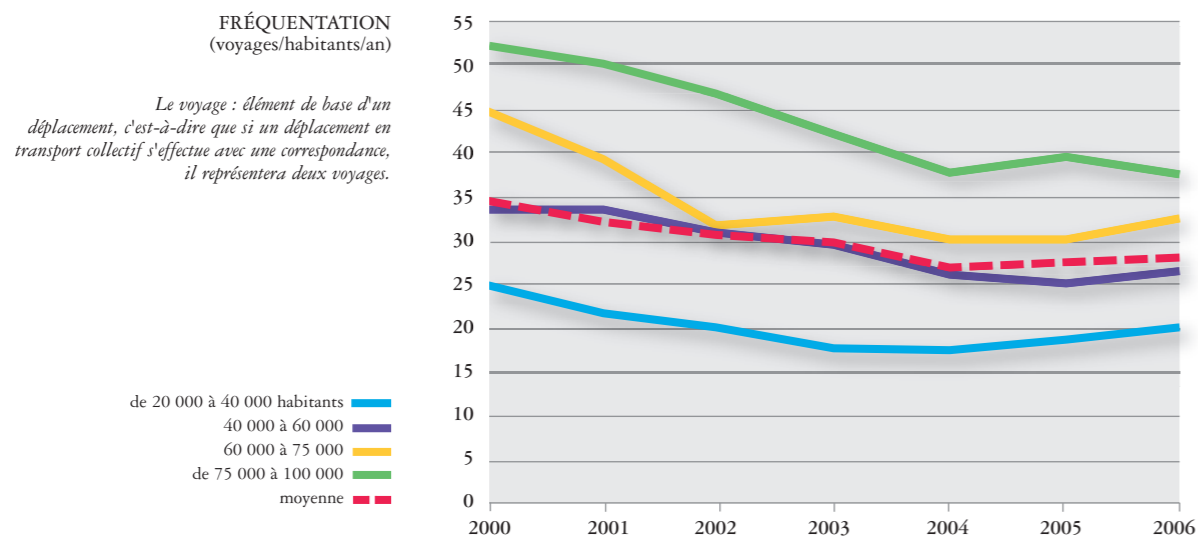
Pour développer la fréquentation de leurs réseaux, les villes moyennes ont dû conduire des politiques volontaristes soit :

- par une **maîtrise de la voirie** : stationnement limité en centre-ville avec pour corollaire la création de navettes reliant directement leur centre historique ou administratif à leurs périphéries ;
- par une **amélioration de la qualité** de l'offre reposant sur des priorités aux feux, des sites propres permettant aux transports d'améliorer leur vitesse commerciale ;

- en étudiant la **fréquentation des scolaires** (principalement des collégiens ou lycéens) pour dimensionner le réseau car cette population est captive des transports collectifs ;
- en rationalisant l'offre de transport par la création de **transports adaptés** (transport à la demande) lorsque la desserte des quartiers ou de hameaux ne justifie pas la mise en place de véhicules de grande capacité.

Toutes les agglomérations ne sont pas dans la même situation : les transports collectifs de Fécamp concernent 15 km² alors que ceux d'Arles s'étendent sur un périmètre de transport de 1 071 km². Cette diversité contraint les villes moyennes à une réflexion globale sur les déplacements au sein de leur territoire. C'est ainsi que plusieurs s'engagent dans des démarches volontaristes de plan de déplacements urbains (PDU) alors que ceux-ci ne sont obligatoires que pour les AOTU de plus de 100 000 habitants.

En 2006, la fréquentation globale sur les réseaux de moins de 100 000 habitants représente moins de 10 % de la fréquentation totale française (hors région parisienne).

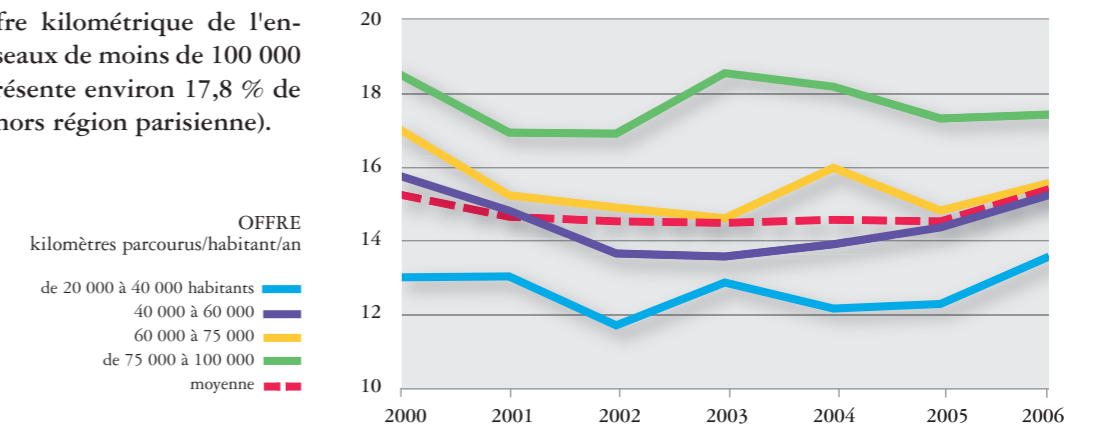


Une offre de transport collectif en reprise depuis 2004

L'augmentation de la surface des PTU par l'intégration de nouvelles communes a contraint les autorités organisatrices de transports urbains à modifier leur offre, à savoir le nombre de kilomètres parcourus par les transports collectifs. Cette offre, ramenée au nombre d'habitants du PTU est restée quasiment stable entre 2000 et 2006, ce qui veut dire que, comme la population a augmenté, le nombre de kilomètres parcourus a cru dans d'importantes proportions. Mais comme la surface

du territoire à desservir augmente en général plus vite que la population (les nouvelles communes sont le plus souvent moins denses que celles du PTU préexistant), les fréquences sont plus faibles et la qualité de l'offre se dégrade. On passe ainsi de 4 496 km parcourus par km² de PTU en 2003 à 4 374 en 2006 soit une baisse de -2,7 %. Cependant, comme pour la fréquentation, on observe une reprise de la croissance de l'offre sur les toutes dernières années.

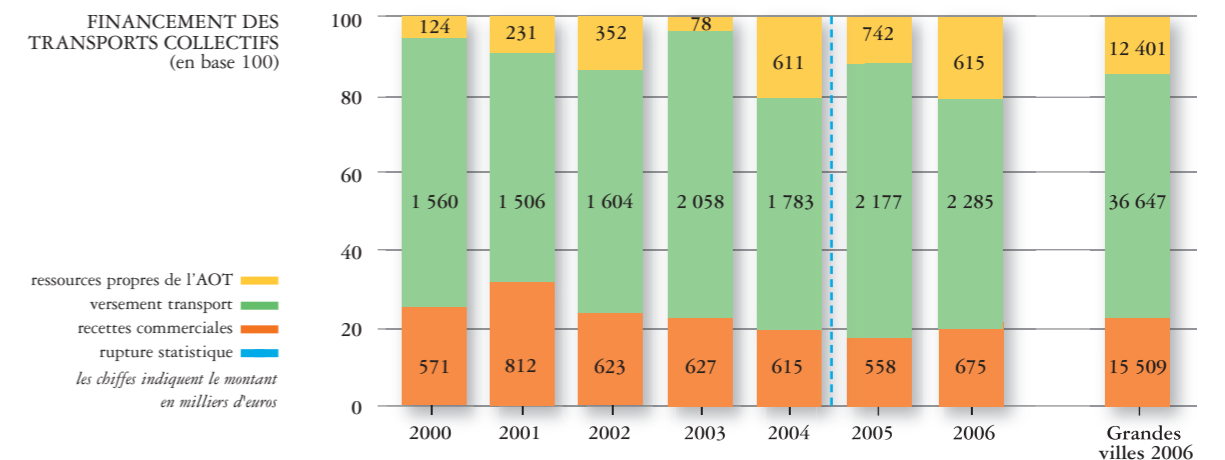
En 2006, l'offre kilométrique de l'ensemble des réseaux de moins de 100 000 habitants représente environ 17,8 % de l'offre totale (hors région parisienne).



Comment sont financés les transports collectifs ?

Les transports collectifs sont financés à partir de trois ressources principales : les recettes commerciales (vente de titre de transports), le versement transport et les ressources propres de l'autorité organisatrice de transport. Selon la politique souhaitée par l'autorité organisatrice des transports, la répartition entre les trois types de ressources pourra fortement varier. C'est ainsi que certains réseaux sont gratuits pour l'utilisateur (comme à Châteauroux, Gap...) et d'autres peuvent choisir de ne pas appliquer le versement transport (VT).

On remarque que la part des recettes commerciales est faible (20 à 30 % selon les années) et qu'elle baisse depuis 2001. Ces données correspondent à l'ensemble des réseaux entre 20 000 et 100 000 habitants, qu'ils aient instauré le VT ou non. On saisit l'importance majeure du versement transport pour le financement des transports collectifs.



TAUX DU VERSEMENT TRANSPORT* (hors Ile-de-France)	Taux maximal
Agglomérations entre 10 000 et 100 000 habitants	0,55
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	1
Agglomérations de plus de 100 000 habitants qui ont décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé	1,75
Bonus pour les communautés urbaines, d'agglomération et de communes et les syndicats mixtes auxquels elles ont adhéré	+ 0,05

* article L.2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales