



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

communautés d'agglomération

Question écrite n° 4738

Texte de la question

M. Jean Dionis du Séjour attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur la question de la modification du cadre institutionnel d'exercice des compétences dans le domaine du transport public terrestre de voyageurs. La création des communautés d'agglomération, issue de la loi du 12 juillet 1999, a modifié le cadre institutionnel d'exercice des compétences, notamment dans le domaine du transport public terrestre de voyageurs. Leur création a substantiellement modifié la consistance des périmètres de transport urbain. Dans certaines régions, l'extension de ces périmètres fait que plusieurs périmètres de transport urbain sont devenus contigus. Se pose par conséquent la question de connaître la qualité de l'autorité compétente, dans l'hypothèse où un service régulier, qui sortirait d'un PTU pour entrer immédiatement dans un autre PTU. En conséquence, il lui demande, dans ce cas de figure, de bien vouloir lui indiquer si le département est compétent pour effectuer les liaisons entre les deux PTU contigus, et, à défaut, si l'une des deux autorités organisatrices de transport urbain peut, et dans quelles conditions, organiser et financer ce service.

Texte de la réponse

L'organisation de services réguliers publics d'un périmètre de transport urbain à un autre périmètre de transport urbain peut relever, selon les cas, du département, des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains ou d'un syndicat mixte associant les autorités organisatrices de transport urbain ou non urbain concernées. S'agissant, en premier lieu, du département, à défaut de création d'un périmètre de transports urbains unique, les services de transport public régulier destinés à relier et à desservir le territoire de deux périmètres contigus peuvent relever de ses attributions. Cette mise en oeuvre des services réguliers est soumise à la double condition d'inscription du service au plan départemental des transports après avis des communes concernées et d'accord des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains en cas de création ou de modification des « dessertes locales des transports publics routiers non urbains de personnes » à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain. Le conseil général est donc compétent, dans cette hypothèse, pour fixer ou homologuer les tarifs applicables conformément à l'article 7-III de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs. En revanche, lorsque les exploitants de transport non urbain sont associés à la desserte du périmètre de transport urbain dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains prévoyant le recours à une tarification urbaine (titre de transports urbains) et l'octroi de subvention ou de compensations tarifaires, conformément aux dispositions de l'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales, ou dans le cadre d'un contrat d'affrètement conclu avec le transporteur urbain, il y a lieu d'appliquer les règles tarifaires en vigueur pour les transports urbains. S'agissant, en deuxième lieu, des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains, un service de transport public régulier de personnes ayant vocation à répondre aux seuls besoins de déplacements des clients des périmètres de transport urbain et dont tous les points de desserte sont situés dans chaque périmètre de transport urbain peut entrer dans le champ de compétences des autorités organisatrices de transport urbain. Un « service urbain » ne perd pas sa qualification au seul motif qu'il se prolonge sur un autre périmètre de transport urbain contigu. Le Conseil d'État a déjà admis, dans le cas de services routiers non

urbains concernant deux départements non inscrits au plan régional, que chaque département pouvait conventionner la partie du service se trouvant sur son territoire ou que l'un d'eux pouvait conventionner la liaison pour la totalité, avec l'accord express de l'autre. De plus, le droit pour des autorités responsables de l'organisation des transports urbains de prendre en charge elles-mêmes des déplacements situés dans deux périmètres de transports urbains contigus a été explicitement reconnu par l'article 4 du décret n° 84-473 du 18 juin 1984 relatif aux modalités de compensation des charges en matière de transport scolaire. Il conviendra cependant de s'assurer que l'établissement public de coopération intercommunale concerné peut, le cas échéant, intervenir au profit de communes non membres ou d'un autre établissement public de coopération intercommunale contigus et, à défaut, de procéder à une adaptation de sa décision institutive. Pour les services qui contribuent à la desserte de l'agglomération mais qui ne sont pas entièrement effectués à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain, l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains est habilitée à passer une convention avec l'exploitant concerné en application des dispositions de l'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales précité. La convention définira le service à assurer, notamment les tarifs applicables et les conditions de financement. S'agissant en dernier lieu de la création d'un syndicat mixte, cette solution permet d'impliquer différents niveaux d'autorités organisatrices, et paraît la plus apte à assurer la cohérence des réseaux de transport. A cet égard, la circulaire interministérielle du 23 août 2002 a rappelé tout l'intérêt qui pouvait s'attacher à la coopération entre les différentes autorités organisatrices de transport dans le cadre d'un syndicat mixte prévu par l'article 30-1 de la loi du 30 décembre 1982 modifiée dont la vocation minimale est de coordonner les services qu'organisent ses membres, de mettre en place un système global d'information des usagers et de rechercher l'application d'une tarification harmonisée ou combinée. Le syndicat mixte peut également se voir confier par ses membres l'organisation de services réguliers publics. En outre, les dispositions de l'article L. 5722-7 du code précité donnent la possibilité au syndicat mixte de bénéficier d'une ressource supplémentaire permettant le financement des mesures d'intérêt commun qu'il décide. En cas de désaccords graves entre les autorités organisatrices concernées, il reviendra au représentant de l'État de jouer un rôle de médiation en vue de favoriser tant la complémentarité des réseaux de transport que la qualité des prestations rendues aux clients.

Données clés

Auteur : [M. Jean Dionis du Séjour](#)

Circonscription : Lot-et-Garonne (1^{re} circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4738

Rubrique : Coopération intercommunale

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 octobre 2002, page 3699

Réponse publiée le : 10 mars 2003, page 1885