



HAL
open science

La coopération entre autorités organisatrices de transports : les syndicats mixtes SRU

Nicolas Jouve, Cyprien Richer, Gilles Chomat

► To cite this version:

Nicolas Jouve, Cyprien Richer, Gilles Chomat. La coopération entre autorités organisatrices de transports : les syndicats mixtes SRU. CERTU. CERTU, 279, 2014, collection Dossier. halshs-01386629

HAL Id: halshs-01386629

<https://shs.hal.science/halshs-01386629>

Submitted on 24 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Référence

CERTU, CETE Nord-Picardie [JOUVE N., RICHER C., CHOMAT G.] (2014), **La coopération entre autorités organisatrices de transports : les syndicats mixtes SRU**, édition CERTU, collection Dossier n°279, 107 p.

[version preprint]

<http://www.certu-catalogue.fr/la-cooperation-entre-autorites-organisatrices-de-transport.html>



La coopération entre autorités organisatrices de transports

Les syndicats mixtes SRU

Cet ouvrage a été rédigé par Nicolas Jouve (Cete Nord-Picardie),
Cyprien Richer (Cete Nord-Picardie) et Gilles Chomat (Certu)

mars 2014

**Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques**

Collection Dossiers n°279

sommaire

INTRODUCTION.....	2
1.Le cadre juridique.....	3
1.1 L'apport de la loi SRU en matière de coopération entre AOT.....	3
1.2 Le régime juridique applicable aux SM SRU.....	4
1.3 Quelle incidence des évolutions législatives récentes ?.....	11
2.Analyse croisée des syndicats mixtes SRU existants	15
2.1 Les douze syndicats mixtes SRU existants au 1er juin 2012.....	15
2.2 Des périmètres de compétence variables.....	17
2.3 La composition des syndicats mixtes loi SRU : une mobilisation forte des départements.....	19
2.4 Les compétences et actions mises en place.....	23
2.5 Les moyens des syndicats mixtes SRU.....	27
2.6 Perspectives d'évolution.....	32
3.Les problématiques de gouvernance.....	35
3.1 Les mécanismes de rapprochement des AOT autour d'un projet de syndicat mixte SRU.....	35
3.2 Les modalités de gouvernance des SM SRU.....	43
3.3 Les résultats d'une bonne gouvernance pour le citoyen et pour les AOT.....	48
CONCLUSION.....	51
Bibliographie.....	54
Annexes	55

INTRODUCTION

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite « loi SRU », offre la possibilité aux autorités organisatrices de transports (AOT), qu'elles soient urbaines (AOTU) ou non urbaines, de s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport afin de rendre les différents réseaux existants complémentaires mais aussi plus performants et attractifs pour les usagers.

Cette mesure traduite dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 (article 30.1 de la LOTI modifié) puis intégrée dans le code des transports (articles L1231-10 et suivants) répond aux nouveaux besoins de déplacements nés des évolutions des modes de vie ces dernières décennies. Aujourd'hui, du fait du développement des agglomérations et de la périurbanisation, les besoins de déplacement s'affranchissent davantage des limites institutionnelles des AOTU et font appel aux offres organisées par différentes AOT.

La création d'un nouvel outil de gouvernance permettant la coordination entre ces AOT apparaissait donc comme un enjeu majeur pour répondre aux besoins des territoires vécus. Ce syndicat mixte de transport¹, également appelé « syndicat mixte SRU », est venu compléter les dispositifs existants afin de rendre possible cette coordination et ainsi permettre l'amélioration de l'offre et la qualité des solutions de transport public proposées aux usagers.

Ce nouvel dispositif n'est pas une nouvelle classe d'AOT mais bien un outil de coopération entre AOT.

Ces syndicats mixtes SRU se développent peu à peu sur le territoire. Cependant, de nombreuses autorités organisatrices se posent des questions quant à l'intérêt de recourir à ce type de syndicats et à leur processus de création : comment convaincre des AOT, exerçant leurs compétences sur des périmètres différents et ne partageant pas toujours des objectifs communs en matière d'amélioration de leur offre, de collaborer au sein d'une même structure ? Comment aboutir à la simple superposition d'une nouvelle structure à celles déjà existantes ?

Le présent rapport rappelle, dans un premier temps, le cadre juridique des syndicats mixtes loi SRU et ses évolutions récentes, notamment la réforme des collectivités territoriales de fin 2010. Il présente ensuite les douze syndicats mixtes loi SRU existants à la mi-2012, période à laquelle se sont achevés le recensement ainsi que les entretiens menés dans le cadre de notre étude auprès de ces syndicats et de certaines de leurs AOT membres. Enfin, il met en lumière les mécanismes de création et de fonctionnement des syndicats mixtes SRU. En d'autres termes, il s'agit, d'une part, d'analyser les mécanismes de rapprochement des AOT autour d'un projet et d'objectifs partagés, d'autre part, d'étudier les modalités de gouvernance et de fonctionnement une fois le syndicat créé ainsi que les conséquences, pour l'utilisateur et les politiques de transport, de cette mise en commun de compétences et de moyens entre AOT.

¹ A noter que cette terminologie est également employée pour désigner des syndicats mixtes ouverts antérieurs à la loi SRU, ce qui peut induire une certaine confusion. La partie I du présent rapport vient préciser les différents types de structures qui existent.

1. Le cadre juridique

1.1 L'apport de la loi SRU en matière de coopération entre AOT

Avant la loi SRU du 13 décembre 2000, la coopération entre autorités publiques compétentes en matière de transports pouvait difficilement s'organiser en-dehors de l'urbain. Le législateur n'avait pas prévu de structure spécifique permettant de coordonner, sur un territoire excédant l'urbain, l'offre de transport des différentes autorités organisatrices.

Les communes avaient bien la possibilité de se regrouper et de confier leur compétence transport à des structures intercommunales. Mais ces dernières, qu'il s'agisse des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), des syndicats intercommunaux, à vocation unique (SIVU) ou multiple (SIVOM), ou des syndicats mixtes fermés, qui regroupent des communes et des EPCI ou des EPCI uniquement, ne pouvaient exercer leurs compétences en-dehors du périmètre de compétences des autorités communales déléguées, c'est-à-dire en-dehors du Périmètre de Transport Urbain (PTU).

En outre, la création d'un syndicat mixte ouvert de droit commun s'accompagne de la création d'un périmètre de transports urbains (PTU) ; ils n'ont donc pas vocation à exercer une compétence transport extra-urbaine.

La loi SRU est venue combler ce vide en créant un nouveau type de syndicat mixte ouvert cette fois-ci uniquement dédié aux transports.

1.1.1 Les syndicats mixtes ouverts de droit commun

Les syndicats mixtes, qui font partie des établissements publics, sont régis par le code général des collectivités territoriales (CGCT), notamment par les articles L5711-1 et suivants.

L'article L5721-2 du CGCT précise qu'un syndicat mixte ouvert « *peut être constitué par accord entre des institutions d'utilité commune interrégionales, des Régions, des ententes ou des institutions interdépartementales, des Départements, des établissements publics de coopération intercommunale, des communes, des syndicats mixtes définis à l'article L5711-1 ou à l'article L5711-4, des chambres de commerce et d'industrie, d'agriculture, de métiers et d'autres établissements publics, en vue d'œuvres ou de services présentant une utilité pour chacune de ces personnes morales. Le syndicat mixte doit comprendre au moins une collectivité territoriale ou un groupement de ces collectivités.* »

Ainsi, un syndicat mixte ouvert de transport permet d'associer au sein d'une même structure des collectivités territoriales ou groupement de collectivités de différents échelons (communes, groupement de communes, Conseil général ou régional...) à d'autres personnes morales de droit public comme par exemple RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires, ou la SNCF.

Ces syndicats peuvent se voir déléguer des compétences très variées. Toutefois, en matière de transport, ces syndicats mixtes ouverts de droit commun n'ont pas pour vocation première d'exercer des missions en-dehors des périmètres urbains. Ils ne sont donc pas considérés par les collectivités comme un outil permettant de mettre en place une coordination suffisante entre les AOTU et les AOT d'échelon supérieur sur un périmètre excédant le PTU.

1.1.2 Les syndicats mixtes ouverts dits « SRU »

La loi SRU du 13 décembre 2000 a créé un nouveau type de syndicat mixte ouvert, le syndicat mixte de transport ou syndicat mixte SRU, qui permet à des autorités organisatrices d'échelons différents de s'associer pour mieux articuler leur offre de transport et rendre plus aisé, pour l'utilisateur, le passage d'un réseau à l'autre.

L'article L1231-10 du code des transports précise que « sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transports peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transports afin de coordonner les services qu'elles organisent, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés. »

L'article L1231-11 du même code ajoute que « Le syndicat mixte mentionné à l'article L1231-10 peut, en lieu et place de ses membres, organiser des services publics réguliers et des services à la demande et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport. »

1.1.2.1 Un syndicat mixte dédié aux transports

Contrairement aux autres types de syndicats mixtes, le syndicat mixte de type SRU a donc été créé par le législateur pour répondre spécifiquement et uniquement aux problématiques de transport. Sa mission première est de faciliter la coordination entre autorités organisatrices pour proposer in fine à l'usager une offre de mobilité cohérente sur un territoire donné pouvant couvrir plusieurs réseaux. Par conséquent, seules les AOT, urbaines ou non urbaines, peuvent devenir membres d'un syndicat mixte SRU.

Le syndicat mixte SRU a vocation à répondre aux besoins réels des usagers qui effectuent des déplacements de plus en plus diversifiés et qui s'affranchissent des limites administratives des différentes AOT. Il peut constituer de ce fait une réponse aux besoins de coopération résultant d'une segmentation des compétences transports entre plusieurs niveaux de collectivités.

1.1.2.2 Les apports du syndicat mixte SRU pour les autorités organisatrices

Le syndicat mixte SRU permet donc, en premier lieu, de coordonner l'offre de mobilité de réseaux d'échelons différents, urbains ou supra-urbains. Mais il apporte surtout beaucoup de souplesse dans la mise en œuvre de cette coordination, notamment concernant le périmètre de compétence du syndicat, que les AOT-membres peuvent définir librement pour répondre aux spécificités locales². Cette souplesse s'exprime également au travers du mode de fonctionnement et de l'organisation du syndicat qui peuvent prendre des formes variées.

En outre, l'article L 5722-7 du Code général des collectivités territoriales offre la possibilité aux autorités organisatrices de lever un impôt pour financer les projets portés par le syndicat : le versement transport additionnel (VTA). Ce versement, additionnel au versement transport de droit commun perçu sur les PTU, peut favoriser l'émergence d'actions ambitieuses en faveur de l'intermodalité et des solutions alternatives à la voiture particulière, qui reste encore trop souvent le mode le plus efficace pour les déplacements excédant le périmètre d'une seule AOT.

1.2 Le régime juridique applicable aux SM SRU³

Les syndicats mixtes SRU ont été introduits par l'article 11 de la loi SRU. Leur régime juridique est aujourd'hui précisé aux articles L 1231-10 et suivants du Code des Transports.

Comme pour tous les syndicats mixtes ouverts, les modalités de création, de fonctionnement, de dissolution ainsi que le contrôle administratif et budgétaire des syndicats mixtes SRU sont régis par les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT, articles L 5721-2 et suivants). Par ailleurs, une circulaire interministérielle (élaborée par le Ministère de l'intérieur et le Ministère de l'équipement) du 23 août 2002⁴ est venue préciser ce régime.

2 Voir §1.2.2.

3 La section 1.2 du présent rapport correspond à une actualisation de la première partie de l'étude réalisée par le CETE Nord-Picardie pour la DREAL Picardie et l'Observatoire régional des transports et publiée en 2010 : « Les syndicats mixtes SRU : cadre juridique et mise en œuvre sur les territoires ».

4 Cette dernière est disponible sous légifrance.

Ce dernier présente des particularités par rapport aux syndicats mixtes ouverts de droit commun.

1.2.1 La composition

Seules les AOT peuvent adhérer à un syndicat mixte SRU. Sont donc membres potentiels d'un SM SRU :

- les régions
- les départements
- les autorités organisatrices de transports urbains, exerçant leur compétence au sein d'un PTU. Il s'agit des communes⁵, des groupements de communes ou des syndicats intercommunaux ayant la compétence transport. En outre, depuis la promulgation de la « loi ORTF » de décembre 2009⁶, les syndicats mixtes de droit commun compétents en matière de transport peuvent adhérer à un syndicat mixte SRU (article L1231-13 du Code des Transports).

1.2.2 Les compétences

Le législateur a donné deux types de compétences aux syndicats mixtes SRU : un bloc de compétences obligatoires et des compétences optionnelles permettant notamment aux AOT-membres d'attribuer la gestion d'un réseau ou d'une ligne au syndicat.

1.2.2.1 Les compétences obligatoires

L'article L1231-10 du code des transports stipule qu'un syndicat mixte SRU doit veiller à :

- **la coordination des services organisés par les AOT membres,**
- **la mise en place d'un système d'information des usagers,**
- **la mise en place de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifié.**

La liste de ces compétences obligatoires montre que le principal objectif de la loi SRU est de faire des syndicats mixtes de transport un outil en faveur de l'intermodalité pour faciliter et donc favoriser l'usage des transports en commun. Pour cela, les syndicats mixtes SRU doivent notamment harmoniser l'offre en mobilité de leurs AOT membres, développer l'information multimodale et encourager l'intégration tarifaire entre réseaux.

1.2.2.2 Les compétences facultatives

En complément des compétences obligatoires, l'article L1231-11 du Code des Transports donne la possibilité aux syndicats mixtes SRU, en lieu et place de leurs membres, d' *« organiser des services publics réguliers et des services à la demande et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport »* .

Les AOT membres d'un syndicat mixte SRU peuvent donc lui attribuer des compétences d'organisation des transports et de maître d'ouvrage. Toutefois, il n'existe pas dans le Code des Transports d'incitations spécifiques à la prise en charge de ces compétences facultatives.

1.2.2.3 Les modalités d'exercice des compétences

L'article 5721-5 du CGCT dispose que *« le syndicat mixte peut réaliser son objet notamment par voie d'exploitation directe ou par simple participation financière dans les sociétés ou organismes dans les mêmes conditions que les départements ou communes. Dans ce dernier cas, les modalités de cette participation sont fixées par la décision institutive »*.

5 Une commune faisant partie d'un EPCI compétent en matière de transport, c'est-à-dire un EPCI ayant un statut d'autorité organisatrice, ne pourra adhérer seule à un syndicat mixte de type SRU. L'adhésion devra relever de l'EPCI dans son intégralité.

6 Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

En tant que syndicat mixte ouvert, le syndicat mixte SRU dispose donc des mêmes outils qu'une commune ou qu'un département. Il peut selon les clauses de la convention de droit public soit passer des marchés soit des délégations de service public et confier à un prestataire le soin de réaliser une opération relevant de sa compétence soit exécuter directement les services de transport en régie.

En outre, il peut assurer une mission de maîtrise d'ouvrage public pour un tiers ou l'un de ses membres, à condition que cette mission entre dans son objet social (défini dans ses statuts) ou ait un lien avec ses compétences. Sur ce dernier point, la réponse ministérielle n°35691 publiée au Journal officiel le 25 juin 2001 précise que l'activité du syndicat mixte par voie de mandat doit « *constituer une activité accessoire par rapport à son activité exercée à titre de transfert* ».

1.2.3 Le périmètre

L'article L1231-10 du code des transports précise bien que le périmètre des syndicats mixtes SRU est défini d'un commun accord par ses AOT membres.

Le périmètre de compétence du syndicat mixte SRU créé ne couvre donc pas automatiquement l'ensemble des périmètres de compétences des AOT membres. Il est déterminé librement : notamment, si les communes d'un EPCI compétent en matière de transport ne peuvent adhérer individuellement à un syndicat mixte SRU (c'est l'AOT dans son ensemble qui adhère au syndicat), le périmètre d'action de ce dernier peut ne recouvrir qu'une seule partie de l'EPCI. La circulaire précitée du 23 août 2002 dispose que : « [...] *une commune ayant adhéré à un [EPCI] compétent en matière de transports urbains ne peut adhérer isolément au [syndicat mixte SRU]. L'[EPCI] dont la commune est membre adhère alors au syndicat pour l'ensemble de son périmètre. En revanche, le périmètre d'exercice des compétences du syndicat mixte délimité en accord avec ses membres peut ne concerner qu'une partie de l'[EPCI].* »

Outre le périmètre de compétence du syndicat, les AOT membres, si elles décident de prélever un versement transport additionnel (VTA), impôt créé par la loi pour donner une source de financement aux syndicats mixtes SRU, devront définir le périmètre de prélèvement de ce versement ainsi que son taux, dans les limites prévues par le Code des Transports. Nous reviendrons par la suite⁷ sur le périmètre de prélèvement du VTA et ses règles de calcul. En outre⁸, les périmètres des membres, de compétences (équivalent « au périmètre du syndicat mixte SRU »), ou encore d'actions (champ d'application réel des compétences) et de ressources (l'espace à dominante urbaine sur lequel est prélevé le VTA) sont rarement identiques.

⁷Voir §1.2.4.3

⁸ Cf. 2.2

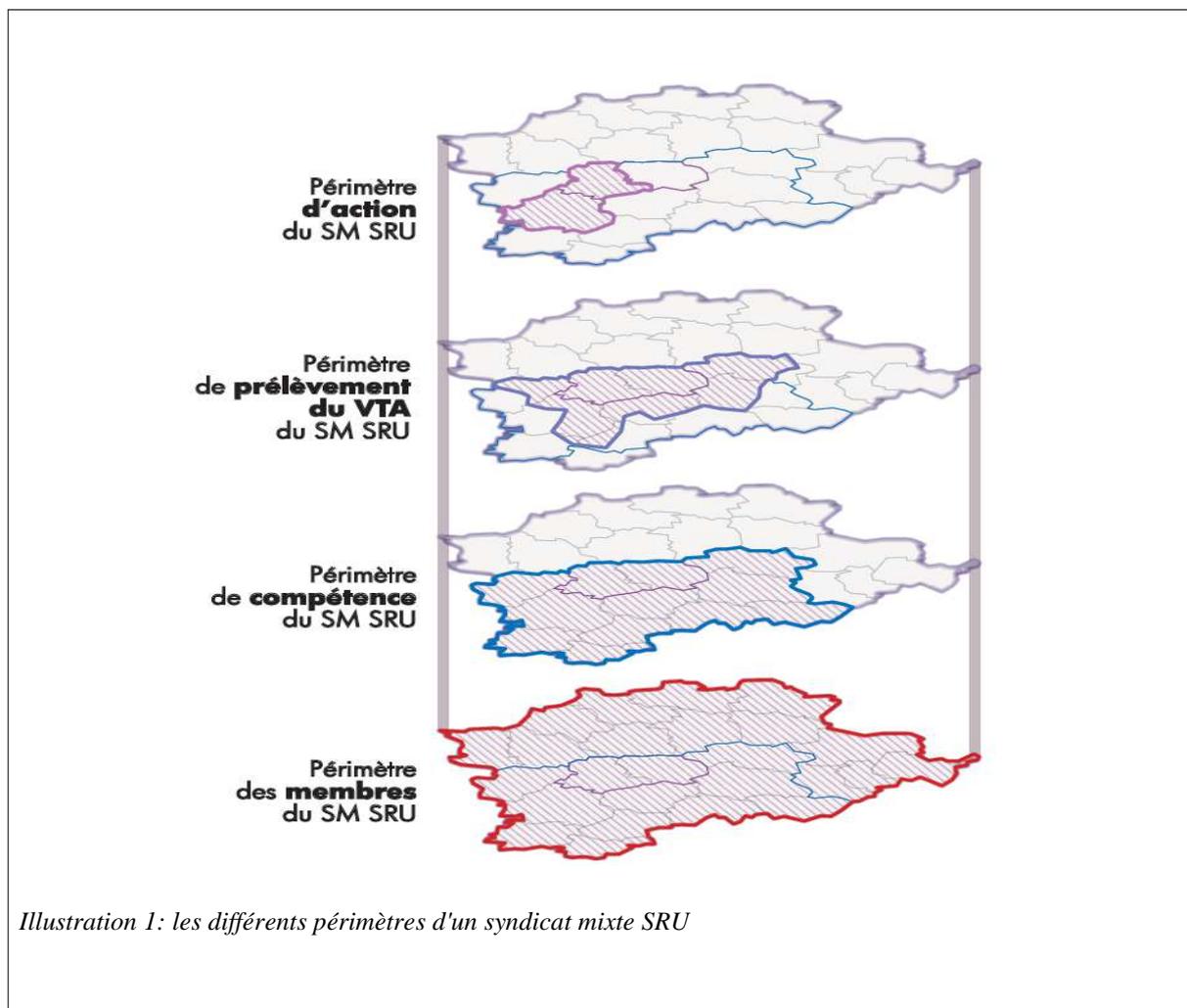


Illustration 1: les différents périmètres d'un syndicat mixte SRU

1.2.4 Les moyens matériels et humains

Pour réaliser ses missions, le syndicat mixte SRU peut disposer de son propre personnel et de ses propres locaux. Il peut également s'appuyer sur les ressources humaines ou matérielles que certains de ces membres mettent à sa disposition.

Concernant les moyens matériels et humains, les syndicats mixtes SRU sont soumis aux mêmes règles que les syndicats mixtes ouverts de droit commun, avec notamment des possibilités de transfert de biens immobiliers ou d'affectation du personnel d'une AOT membre au syndicat mixte SRU (articles L5211-5 III et L5721-6-1 du CGCT).

1.2.5 Les moyens financiers

Les statuts juridiques de chaque SMSRU déterminent les recettes . Les ressources peuvent provenir :

- du **versement transport additionnel**
- des **contributions de la part de leurs AOT membres**
- d'autres sources de financement, communes à l'ensemble des syndicats mixtes ouverts ou fermés, sont envisageables telles que des subventions européennes ou d'autres collectivités.

1.2.5.1 Le versement transport additionnel (VTA)

Le Code des Transports donne la possibilité aux syndicats mixtes SRU de prélever un impôt spécifique, le VTA. Dans les PTU, ce versement est additionnel au versement transport de droit commun

que les AOTU peuvent mettre en place auprès des employeurs de plus de neuf salariés. Hors des PTU, cette nouvelle ressource peut être prélevée auprès des employeurs de plus de neuf salariés dans les espaces à dominante urbaine.

Le VTA n'est donc pas toujours « additionnel » puisqu'il peut ne s'appliquer qu'à l'extérieur des PTU. Dans ce cas, il s'apparente à un versement transport périurbain.

Rappels sur les modalités d'institution et de fixation des taux du VT de droit commun

L'article L2333-64 du CGCT stipule que :

« En dehors de la région d'Ile-de-France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés :

1° Dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 10 000 habitants ou, dans les deux cas, lorsque la population est inférieure à 10 000 habitants et que le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L133-11 du code du tourisme ;

2° Ou dans le ressort d'un établissement public de coopération intercommunale compétent pour l'organisation des transports urbains, lorsque la population de l'ensemble des communes membres de l'établissement atteint le seuil indiqué. [...] ».

Ce code fixe les taux maximum applicables selon le poids démographique du périmètre concerné et de la nature des investissements réalisés (article 2333-67) :

- 0,55% de la masse salariale des établissements employant plus de neuf salariés pour les communes ou EPCI dont la population est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;
- 0,85% pour les AOTU comprenant entre 50 000 et 100 000 habitants et ayant décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre⁹ ;
- 1 % lorsque la population de la commune ou de l'EPCI dépasse les 100 000 habitants ;
- 1,75 % lorsque la population est supérieure à 100 000 habitants et que l'AOTU a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé.

Les communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles ont la possibilité de majorer de 0,05% les taux maximums mentionnés ci-dessus. Cette faculté est également ouverte aux autorités organisatrices de transports urbains auxquelles ont adhéré une communauté urbaine, une métropole, une communauté d'agglomération ou une communauté de communes.

En outre, dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux applicable peut être majoré de 0,2%¹⁰. Pour les territoires touristiques n'atteignant pas le seuil des 10 000 habitants, le taux du versement est fixé dans la limite de 0,55 % de la masse salariale¹¹.

Comme pour le versement transport de droit commun, la loi a introduit des conditions spécifiques pour la mise en place de ce versement transport additionnel.

La première concerne le poids démographique du périmètre du syndicat mixte. Ainsi, selon l'article L5722-7 du CGCT « le syndicat mixte mentionné à l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs peut prélever un versement destiné au financement des

⁹ Disposition introduite par l'article 33 de la loi de finances rectificative pour 2010.

¹⁰ Disposition issue de l'article 55 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle 2.

¹¹ Disposition introduite par l'article 93 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012.

transports en commun dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. [...] ».

Le versement transport additionnel peut donc être **institué uniquement sur un espace à dominante urbaine (EDU)** c'est-à-dire un espace urbain couvrant un certain poids de population. Cette notion d'espace à dominante urbaine est prise en référence au zonage des aires urbaines par l'INSEE¹². Elle est définie comme « *l'ensemble, d'un seul tenant, de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées qui s'y rattachent. Dans l'espace urbain multipolaire, les aires urbaines sont soit contiguës, soit reliées entre elles par des communes multipolarisées. Cet espace forme un ensemble connexe. Un espace urbain composé d'une seule aire urbaine est dit monopolaire.* »

La deuxième condition fixe **le taux maximum de ce nouvel impôt, en introduisant un dispositif de modulation au sein des PTU pour tenir compte de l'existence du versement transport de droit commun.** « *Le taux de ce versement ne peut excéder 0,5 %. A l'intérieur d'un périmètre de transport urbain, ce taux est, le cas échéant, réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans un périmètre de transport urbain qui coïnciderait avec l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat.* »

Il en ressort que ce taux n'excède jamais la valeur de 0,5% sur le ou les EDU du périmètre du syndicat mixte. Le respect des dispositions du code conduit à la prise en compte des principes suivants :

- sur un EDU et hors PTU : le taux maximum du VTA est de 0,5%,
- à l'intérieur du ou des PTU de l'EDU concerné, il faut résoudre l'équation suivante :
$$VT \text{ de droit commun max du PTU}^{13} + VTA \text{ max} = VT \text{ de droit commun max}$$
 si l'on considère que la population du PTU est la même que celle de l'EDU¹⁴.

Il convient de noter ici que **c'est la valeur maximum du VT sur le PTU qui est considéré et non le taux effectivement appliqué par l'AOTU.** Le mode de calcul du VTA préserve donc toujours les marges de manœuvre des AOTU.

Nous présentons ci-dessous trois exemples afin de mieux comprendre le principe de fixation du taux maximum du VTA à l'intérieur des PTU.

- > Prenons le cas d'un EDU de plus de 100 000 habitants comprenant un PTU de 60 000 habitants, pour laquelle l'AOTU est une. Il n'y a pas de projet de transport collectif en site propre et ce territoire ne comprend pas de communes touristiques.

Sur ce PTU, le VT de droit commun maximum est de 0,6 % : 0,55 % + majoration de 0,05 %.

Le VT de droit commun maximum si l'on ramène la population du PTU à celle de l'EDU (plus de 100 000 habitants) est de 1 %.

On a donc : 0,6 % + VTA_{max} = 1 %. D'où VTA_{max} sur le PTU = 0,4 %.

- > Cas d'un EDU de plus de 100 000 habitants comprenant un PTU de 60 000 habitants. Cette fois-ci, il s'agit d'un territoire touristique et il y a un projet de transport collectif en site propre.

Sur ce PTU le VT de droit commun maximum est de 1,10 % : 0,85 % + majoration de 0,05 % + majoration de 0,2 % du fait du caractère touristique du territoire.

¹² Cette notion n'est toutefois plus utilisée par l'INSEE dans son zonage 2010. Voir pour plus d'information encadré dans la partie 2.5.

¹³ Dans ce calcul, on prend bien en compte le VT de droit commun **maximum** pouvant être mis en place sur le PTU et non le VT de droit commun appliqué dans les faits.

¹⁴ Autrement dit, le VTA max que l'on peut prélever sur un PTU est : VTA max = VT max (en prenant la population de l'espace à dominante urbaine) – VT max du PTU

Le VT de droit commun maximum si l'on ramène la population du PTU à celle de l'EDU (plus de 100 000 habitants) est de 1 %.

On a donc : $1,10 \% + VT_{Amax} = 1 \%$. Il est donc impossible d'instaurer un VTA sur ce PTU.

- Cas d'un EDU de moins de 100 000 habitants comprenant un PTU de moins de 100 000 habitants. Il n'y a pas de projet de transport collectif en site propre et ce territoire ne comprend pas de communes touristiques.

Sur ce PTU, le VT de droit commun maximum est de 0,6 % : $0,55 \% + \text{majoration de } 0,05 \%$.

Le VT de droit commun maximum si l'on ramène la population du PTU à celle de l'EDU (moins de 100 000 habitants) est de 0,55 ou 0,6 %.

On a donc : $0,6 \% + VT_{Amax} = 0,6 \%$. Impossible d'instaurer un VTA sur ce PTU.

On peut retenir :

- **il est toujours possible d'instaurer un VTA, à taux maximum de 0,5 %, sur un EDU hors PTU.**
- **à l'intérieur d'un PTU, il ne sera possible d'instaurer un VTA que sous deux conditions : il faut que l'EDU comprenne plus de 100 000 habitants et que le PTU comprenne moins de 100 000 habitants. Toutefois, si l'AOTU concernée a un projet de transport collectif en site propre et qu'elle comprend au moins une commune touristique, il ne sera pas possible d'instaurer de VTA sur le PTU, quelle que soit la taille de l'EDU.**
- **le cas des communes et EPCI de moins de 10 000 habitants est particulier : ils peuvent instaurer un VT de droit commun uniquement s'il s'agit de territoires touristiques. Dans ce cas, ce VT est de 0,55 %, a priori sans majoration possible. Si un PTU existe, il sera donc possible d'instaurer un VTA sur ce dernier. Là encore, il faudra que l'EDU englobant ce PTU soit supérieur à 100 000 habitants.**

1.2.5.2 La participation financière des AOT membres

Outre le recours éventuel au VTA, les syndicats mixtes de type SRU peuvent prévoir dans leurs statuts la mise en place de contributions financières versées par les AOT membres pour le fonctionnement du syndicat. Notons bien que pour les syndicats mixtes SRU, la mise en place de contributions financières des membres ne revêt pas un caractère obligatoire. Leur institution relève ici du choix politique mais doit figurer obligatoirement dans le statut.

La nature, la répartition entre les membres et le montant de ces contributions sont librement définis dans les statuts du syndicat mixte SRU par les autorités organisatrices. Généralement de nature budgétaire, ces contributions sont souvent réparties entre les membres en fonction de la taille des AOT voire, pour les syndicats exerçant la compétence facultative d'organisation de services de transport, en fonction de la « qualité de la desserte » des services mis en place par le syndicat sur le périmètre de l'AOT concernée.

1.2.5.3 Les autres ressources possibles

Les autres sources de financement des syndicats mixtes SRU sont celles prévues traditionnellement par tous les types de syndicats mixtes, fermés ou ouverts. Il s'agit principalement :

- des revenus de biens, meubles ou immeubles, du syndicat ;
- des sommes perçues des administrations publiques, des associations, des particuliers, en échange d'un service rendu ;
- des subventions de l'Etat, de la Région, des départements et des communes ;
- des produits de dons et legs ;

- des produits des taxes, redevances et contributions correspondant aux services assurés ou aux investissements réalisés ;
- du produit des emprunts.

Pour réaliser leurs investissements, les syndicats mixtes ou leurs adhérents peuvent bénéficier de subvention de diverses origines : union européenne, Etat, région, département. Ainsi, l'enquête menée auprès des syndicats mixtes SRU existants montre notamment que plusieurs d'entre eux perçoivent ou ont perçu des financements de la part des conseils régionaux alors que ces derniers n'étaient pas membres de ces syndicats.

1.3 Quelle incidence des évolutions législatives récentes ?

1.3.1 La loi de réforme des collectivités territoriales de décembre 2010

La loi de réforme des collectivités territoriales n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 avait notamment pour ambition de rationaliser les structures de coopération intercommunale et de clarifier la répartition des compétences. Elle visait notamment :

- une couverture de la quasi-totalité du territoire hors Ile-de-France par des EPCI à fiscalité propre,
- la suppression de syndicats intercommunaux et le transfert des compétences exercées à des EPCI à fiscalité propre,
- un regroupement de certaines intercommunalités.

Pour ce faire, le législateur a introduit l'obligation de mettre en place, dans chaque département, un schéma départemental de coopération intercommunale (SDCI), préparé et adopté par le Préfet en consultant la commission départementale de coopération intercommunale.

Si la réforme, dans un souci de rationalisation des périmètres des EPCI et syndicats existants, promeut la fusion ou la suppression des syndicats de communes ou des syndicats mixtes « traditionnels », elle préserve le syndicat mixte SRU. La création de ce dernier reste a priori protégée par la législation spécifique aux transports. Dans son rapport d'information du 31 janvier 2012, le Sénateur Yves Krattinger¹⁵ rappelle que « *les outils de coordination existent. Il serait donc inutile de développer une structure nouvelle au niveau des territoires. Les structures juridiques de gestion commune des transports rassemblant toutes les AOT sont d'ores et déjà utilisables par les collectivités : du simple comité de coordination (en Alsace par exemple) qui n'oblige à rien, au syndicat mixte SRU (dans l'Oise par exemple) ayant un pouvoir de décision avec un conseil délibératif et une ressource propre. C'est pourquoi il convient de préserver l'existant en la matière.* »

Cette démarche peut, toutefois, avoir des incidences sur certains types de syndicats mixtes SRU associant des communautés périurbaines à un EPCI central. Si le syndicat mixte SRU peut être une solution pour régler des problématiques en bordure du périmètre de transport, l'élargissement du PTU par l'intégration de communes périphériques à l'EPCI central peut avoir pour conséquence la disparition du syndicat. Notre enquête nous montre que les fusions programmées par les SDCI pourraient entraîner les suppressions d'un ou deux syndicats mixtes SRU, ces dernières n'auraient que des conséquences limitées (tant sur le personnel de ces syndicats que sur l'offre de transport¹⁶).

¹⁵ Rapport d'information sur les collectivités territoriales et les transports, enregistré à la Présidence du Sénat le 31 janvier 2012 – page 51

¹⁶ cf. 2.6

Cette loi a, en outre, créé une nouvelle forme d'EPCI, la Métropole, et une forme de coopération inter-EPCI, le Pôle métropolitain.

La Métropole¹⁷ est un EPCI regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave qui s'associent au sein d'un espace de solidarité pour élaborer et conduire un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la compétitivité et la cohésion.

Elle doit former un ensemble de plus de 500 000 habitants¹⁸ sauf s'il s'agit d'une communauté urbaine instituée par la loi du 31 décembre 1966 relative aux communautés urbaines. La métropole exerce de plein droit les compétences d'organisation des transports urbains sur son territoire. Elle est dotée d'un périmètre de transports urbains et peut instituer le versement transport de droit commun.

Le Pôle métropolitain¹⁹ est un syndicat mixte fermé composé exclusivement d'EPCI à fiscalité propre. Il appartient à la catégorie des groupements de collectivités territoriales définie à l'article 30 de la loi de réforme des collectivités. Ces EPCI doivent constituer un ensemble de plus de 300 000 habitants sans qu'il soit exigé de condition de continuité territoriale et l'un d'entre eux doit compter plus de 150 000 habitants²⁰.

Le Pôle métropolitain est soumis aux règles générales des syndicats mixtes fermés à l'exception de certaines dispositions statutaires. Il peut lui-même adhérer à un syndicat mixte.

Ses actions visent à améliorer la compétitivité et l'attractivité de son territoire à travers différentes thématiques telles que l'université, le SCOT... En matière de transport, le Pôle métropolitain se voit attribuer les mêmes compétences qu'un syndicat mixte SRU.

17 Article 12 de la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriale, repris aux articles L 5217-1 à L5217-19 du Code général des collectivités territoriales (CGCT)

18 Seuil fixé en 2010, sous réserve de modifications au cours des débats législatifs de 2013.

19 Article 20 de la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriale, repris aux articles L 5731-1 à L5731-3 du Code général des collectivités territoriales (CGCT)

20 Il existe des règles spécifiques pour les territoires limitrophes d'un Etat étranger. L'article 20 de la loi de réforme des collectivités territoriales, repris par l'article L5731-2 du code général des collectivités territoriales, stipule en effet que « *le pôle métropolitain peut regrouper, sur un territoire d'un seul tenant et sans enclave, des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre formant un ensemble de plus de 300 000 habitants et comprenant au moins un établissement public de coopération intercommunale de plus de 50 000 habitants limitrophe d'un Etat étranger.* »

En termes de coordination des transports, des schémas régionaux de l'intermodalité élaborés, en collaboration avec les autres AOT, sous le pilotage des régions, chef de file en termes de complémentarité des transports devraient voir le jour.

Les syndicats mixtes SRU ne semblent voir leur position ni renforcée ni contestée. Ils resteront une des formes de coopération possible, notamment pour la mise en application des mesures inscrites au schéma régional de l'intermodalité.

Le statut de la métropole est modifiée et renforcée. Le statut de métropole pourrait concerner les EPCI de plus de 450 000 habitants à l'intérieur d'aire urbaine de plus de 600 000 habitants ou comportant une préfecture de région.

Les pôles métropolitains pourraient voir leur contexte législatif évoluer et notamment permettre l'adhésion de régions et de départements.

Le territoire où l'impact sur les syndicats mixtes SRU existants sera probablement le plus marqué est celui des Bouches-du-Rhône où la création d'une métropole devrait entraîner la fusion de 6 EPCI actuels. Cela ne manquera pas de rebattre complètement les cartes en termes d'organisation des transports au sein de ce territoire.

2. Analyse croisée des syndicats mixtes SRU existants

Les douze syndicats mixtes SRU existant au 1er juin 2012²¹ ont été enquêtés par entretiens semi-directifs.

L'enquête a permis de dégager quelques points communs entre ces structures mais surtout de mettre en évidence la souplesse de l'outil de coopération syndicat mixte SRU qui permet une adaptabilité forte aux spécificités locales. Ainsi, chacun des douze syndicats enquêtés semble unique tant les AOT se sont diversement appropriées ce dispositif de la loi SRU pour répondre aux problématiques de leur territoire.

2.1 Les douze syndicats mixtes SRU existants au 1er juin 2012

A la date du 1er juin 2012, on comptabilise sur le territoire français métropolitain, douze syndicats mixtes SRU²², mis en place entre 2001 et 2010, présentés ici par ordre chronologique de création :

- le syndicat mixte de mobilité durable (SYMOD²³, Charente-Maritime) : 2001,
- le syndicat mixte des transports de l'est de l'étang de Berre (SMITEEB) : 2001,
- le syndicat mixte des transports suburbains de Nancy (SMTS) : 2002,
- le syndicat mixte de la presqu'île de Guérande : 1er janvier 2004,
- le syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault (SMTCH) : 1er janvier 2004,
- le syndicat mixte pour l'intermodalité des transports de l'agglomération mancelle (SMITAM) : 13 décembre 2004,
- le syndicat mixte de transport des Alpes-Maritimes (SYMITAM) : 2005,
- le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) : 2006,
- le syndicat mixte SRU des Bouches-du-Rhône : 11 juin 2009,
- le syndicat mixte intermodal régional des transports (SMIRT - Nord-Pas de Calais) : 17 décembre 2009,
- le syndicat mixte SRU Fil Vert (Hautes-Pyrénées) : 5 mars 2010,
- le syndicat mixte de transport suburbain de Reims : 21 mai 2010.

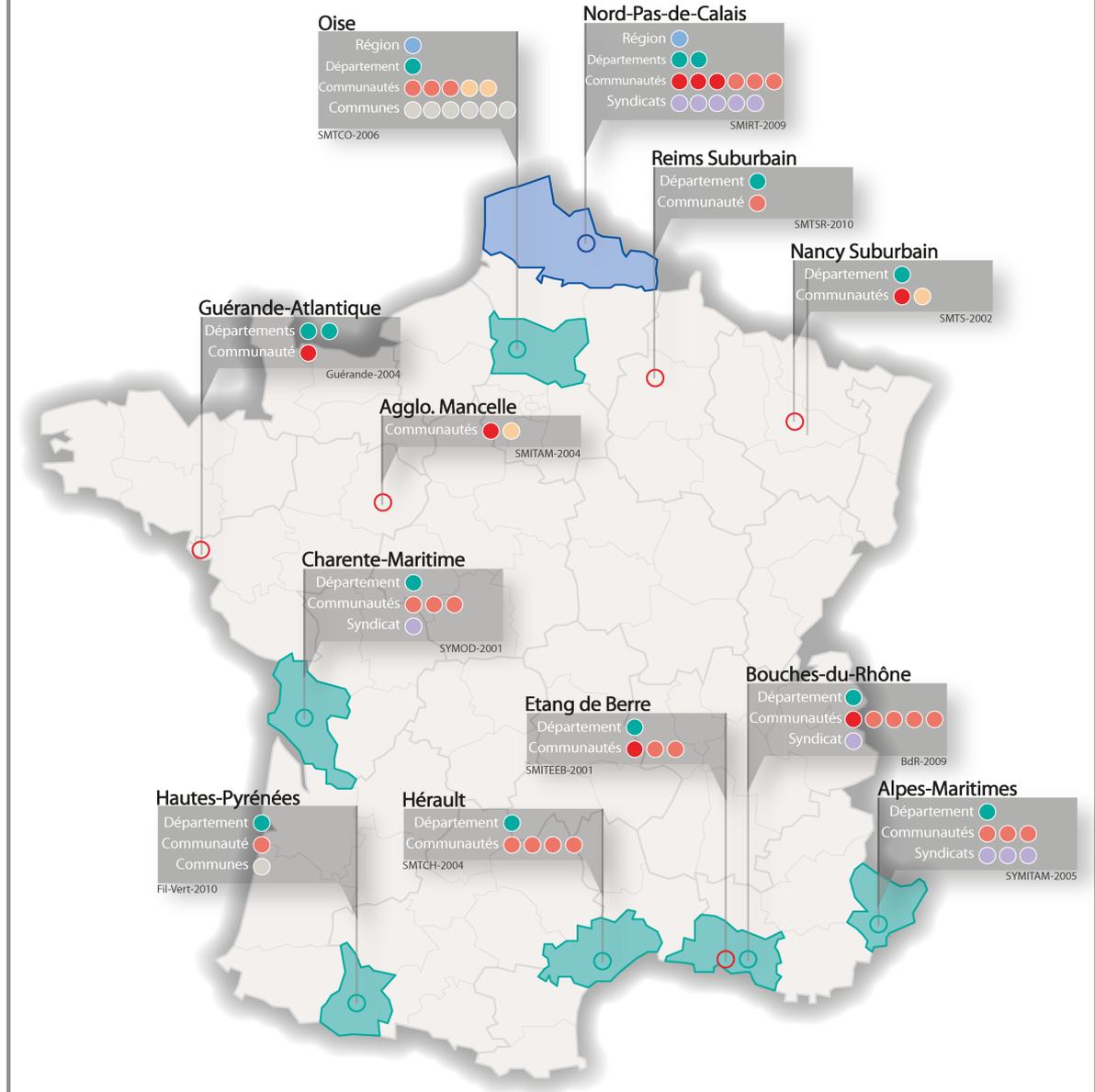
Cette revue des syndicats mixtes de transport créés depuis la loi SRU amène un premier constat. Ce dispositif prévu par le législateur pour favoriser la coopération entre AOT semble avoir un succès limité avec seulement douze structures mises en place sur dix ans. Toutefois, on peut remarquer que, depuis 2009, quatre nouveaux syndicats mixtes SRU ont vu le jour.

21 A la publication de ce document fin 2013, deux syndicats supplémentaires ont été créés autour de Lyon. A noter, en outre, la disparition au 31/12/2012 du syndicat de l'agglomération mancelle du fait de l'extension de la communauté urbaine du Mans.

22 Cette liste correspond à la liste communément admise par le Certu et le Gart. Il n'est toutefois pas exclu que cette liste puisse comporter des manques car il est parfois très délicat de distinguer un syndicat mixte SRU d'une AOTU classique lorsque la structure a en charge l'organisation de la totalité des transports urbains sur son territoire.

23 Le SYMOD est, depuis 2009, le nouveau nom du Syndicat mixte de la Communauté tarifaire en Charente-Maritime (SMCTCM), syndicat mixte SRU créé en 2001.

Les Syndicats Mixtes de transport de la loi SRU (2012)



Réalisation : Cyprien Richer, 2012/ CETE Nord-Picardie

Adhérents au Syndicat :

- Conseil Régional
- Conseil Général
- Communauté urbaine
- Communauté d'agglomération
- Communauté de communes
- Syndicats
- Communes

Périmètre du Syndicat :

- ▭ Régional
- ▭ Départemental
- infra-départemental

SMCTCM- Syndicat mixte de la Communauté tarifaire en Charente-Maritime (2001) devenu SYMOD- syndicat mixte de mobilité durable
 SMITEEB- Syndicat mixte des transports de l'est de l'étang de Berre (2001)
 SMTS- Syndicat mixte des transports suburbains de Nancy (2002)
 Guérande- Syndicat mixte des transports collectifs routiers de la presqu'île de Guérande-Atlantique (2004)
 SMTCH- Syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault (2004)
 SMITAM- Syndicat mixte pour l'intermodalité des transports de l'agglomération mancelle (2004)
 SYMITAM- Syndicat mixte de transport des Alpes-Maritimes (2005)
 SMTCO- Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (2006)
 BdR- Syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône (2009)
 SMIRT- Syndicat mixte intermodal régional des transports (Nord-Pas-de-Calais, 2009) ;
 Fil-Vert- Syndicat mixte de transport le "Fil Vert" (Hautes-Pyrénées, 2010)
 SMTSR- Syndicat mixte de transport suburbain de Reims (2010)

Illustration 3: Les syndicats mixtes de transport de la loi SRU mis en place en 2012 - conception CETE Nord Picardie

2.2 Des périmètres de compétence variables

Les douze SMSRU présentent une grande diversité de périmètres de compétences, qui reflète la souplesse voulue par le législateur, allant de l'échelle infra-départementale à l'échelle régionale.

Nom du SMSRU (par ordre chronologique de date de création)	Périmètre du SMSRU	Nombre de communes du périmètre de compétences du SMSRU <i>Source : Recensement de la population totale 2009 - Limites territoriales au 1er janvier 2011</i>
SYMODO (Charente-Maritime) ex-SMCTCM	Départemental	472 communes (634 928 habitants)
SMITEEB (Étang de Berre)	à cheval sur 3 PTU contigus	8 communes (141 344 habitants)
SMIS (Nancy)	un PTU et des communes suburbaines	42 communes (343 028 habitants)
SMSRU de la presqu'île de Guérande	un PTU	15 communes (74 138 habitants)
SMTCH (Hérault)	Départemental	343 communes (1 050 026 habitants)
SMTAM (Le Mans)	2 PTU contigus	12 communes (194 709 habitants)
SYMITAM (Alpes-Maritime)	Départemental	163 communes (1 079 100 habitants)
SMTCO (Oise)	Départemental	693 communes (821 568 habitants)
SMSRU des Bouches-du-Rhône	Départemental	117 communes (1 975 588 habitants)
SMIRT (Nord-Pas de Calais)	Régional	1545 communes (4 033 197 habitants)
Fil Vert (Hautes-Pyrénées)	Départemental	474 communes (238 031 habitants)
SMISR (Reims)	Aire urbaine de Reims dans les limites du département de la Marne (un PTU et des communes suburbaines)	120 communes (274 829 habitants)

Illustration 4: Étendue des périmètres de compétence des 12 SMSRU existant en juin 2012 - conception : CETE Nord-Picardie

NB : Concernant le syndicat mixte SRU des Bouches-du-Rhône, la quasi-totalité des AOT du département ont adhéré au syndicat : le Conseil général et six des sept AOTU. La seule AOTU du département non-adhérente est le Syndicat intercommunal des transports urbains du bassin minier de Provence incluant deux communes.

L'échelle régionale a été aujourd'hui choisie par un seul syndicat mixte SRU, le Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT) en région Nord Pas de Calais. Tous les autres sont au plus sur un périmètre départemental. Ainsi **six syndicats mixtes ont adopté un périmètre de compétence départemental** : le SMTCO (Oise), le SYMOD (Charente-Maritime), Fil vert (Hautes-Pyrénées), le SMTCH (Hérault), le syndicat mixte SRU des Bouches-du-Rhône et le SYMITAM (Alpes-Maritimes). **Cinq autres ont été déployés sur un périmètre plus petit (infra-départemental)** mais avec des configurations très différentes :

- périmètre à cheval sur plusieurs PTU contigus (cas du SMITEEB),
- périmètre à l'échelle d'un EPCI (cas du SM SRU de Guérande),
- périmètre à une échelle périrubaine composé d'une AOTU « centrale » (cas de Nancy, Reims ou Le Mans) avec des communes « suburbaines » autour de celle-ci (suburbain de Nancy, aire urbaine de Reims et communauté de communes contiguë à l'AOTU du Mans).

Les périmètres de compétence sont de taille très diverses. Par conséquent, les populations concernées par les actions des différents syndicats sont également variables. Ainsi, la mise en œuvre des missions du SMIRT va toucher plus de 4 millions d'habitants et plus de 1 500 communes, tandis que les lignes de bus gérées par le SMITEEB traversent seulement 8 communes et que le périmètre d'action du syndicat mixte de la presqu'île de Guérande ne comprend « que » 71 000 habitants. Cette hétérogénéité des poids démographiques est l'un des indices de la souplesse du syndicat mixte SRU, qui peut servir un projet de maintien de réseau sur un bassin de vie (cas du SMITEEB par exemple) comme porter l'ambition de mettre en place une tarification et une information multimodale sur un périmètre beaucoup plus large et pour des populations cibles bien plus nombreuses.

Le **périmètre de compétences**, défini librement dans les statuts des syndicats mixtes SRU, peut ne pas recouvrir le périmètre de toutes les AOT membres : c'est le cas pour 5 syndicats mixtes SRU sur 12 qui ont soit un périmètre de compétence infra-départemental mais comptent le Conseil général parmi leurs membres (SMITEEB, SMTS, Guérande, Reims) soit un périmètre départemental alors que la Région fait partie des membres (SMTCO). Cette distinction possible entre périmètre institutionnel des membres et périmètre de compétences permet de ne pas engager « pleinement » toutes les AOT. Une Région peut devenir partenaire d'un syndicat SRU à l'échelle départementale sans que celui-ci change automatiquement d'échelle. De plus, elle peut adhérer à plusieurs SMSRU sans entraîner pour autant leur fusion.

En outre, ce périmètre de compétences ne correspond pas automatiquement au périmètre d'application concrète des missions ou **périmètre d'action**. Par exemple, certains syndicats ont un périmètre statutaire de niveau départemental mais exercent actuellement leurs missions à une échelle moindre correspondant souvent à un bassin de vie identifié et connaissant des problématiques et besoins spécifiques en matière de transport. C'est par exemple le cas du syndicat « Fil vert » mis en place à une échelle départementale mais orienté vers l'amélioration de la liaison Tarbes-Lourdes. C'est également le cas des syndicats mixtes SRU de Reims ou du Mans qui mettent en œuvre pour l'instant des compétences sur un périmètre limité à quelques communes seulement.

Enfin, le périmètre de prélèvement du « VTA » tend à être systématiquement différent du territoire de compétence ou d'action du syndicat, étant donné que sa définition s'appuie sur des critères statistiques (l'espace à dominante urbaine de l'INSEE) et non institutionnels (le périmètre des membres, ou le périmètre de compétence par exemple). Ainsi, le syndicat mixte SRU de l'Hérault, créé à l'initiative du département, a un périmètre de compétence et d'action à l'échelle départementale mais ne peut prélever le VTA sur l'ensemble des communes du département compte-tenu des règles de calcul rappelées précédemment²⁴. Hormis les 44 communes composant les deux PTU du département (Montpellier et Béziers) et donc soumises au VT de droit commun, 139 communes sont assujetties au VTA et 160 sont exclues. La situation est la même pour les syndicats d'échelle départementale de l'Oise et des Hautes-Pyrénées même si la part de communes à dominante urbaine est assez déséquilibrée d'une région à l'autre : respectivement, le VTA peut être prélevé sur 30% des communes des Hautes-Pyrénées, 40% de celles de l'Hérault et 75% des communes du département de l'Oise sous influence de la région Île-de-France.

24 Voir §1.2.4.3

	Périmètre des membres			Périmètre de compétence			Périmètre d'action (pour les SM SRU organisant des services de transport)			Périmètre VTA	
	échelle	communes	habitants	échelle	communes	habitants	échelle	communes	habitants	échelle	communes
SMIRT Nord-Pas-de-Calais	Région	1545	4 030 000	Région	1545	4 030 000					
SM Bouches-du-Rhône	Dept.	119	2 000 000	Dept.	119	2 000 000					
SYMITAM Alpes-Maritimes	Dept.	163	1 080 000	Dept.	163	1 080 000					
SMTCH Hérault	Dept.	343	1 030 000	Dept.	343	1 030 000	Dept.	343	1 030 000	EDU Dept. hors PTU	139
SMTCO Oise	Région	2292	1 910 000	Dept.	693	800 000				EDU Dept. + add.PTU	526
SYMOD Charente-Maritime	Dept.	472	620 000	Dept.	472	620 000					
SMTSR Reims	Dept.	620	570 000	"Suburbain"+PTU central	120	275 000	extension Tinquieux vers Thillois	1	350	Commune hors PTU (Thillois)	1
Fil Vert Hautes-Pyrénées	Dept.	474	230 000	Dept.	474	230 000				EDU Dept. hors PTU	130
SMTS Nancy	Dept.	594	730 000	"Suburbain" + PTU central	42	340 000	"Suburbain" + PTU central	42	340 000		
SMITAM Le Mans	"Suburbain"+PTU central	12	200 000	"Suburbain" + PTU central	12	200 000	extension Le Mans vers St Saturnin	1	2 400	Add. PTU (CC de l'Antonnière)	3
SMITEEB Etang-de-Berre	Dept.	119	1 970 000	"PTU" sur plusieurs EPCI	8	140 000	"PTU" sur plusieurs EPCI	8	140 000		
SM SRU Guérande	2 Dept.	482	2 000 000	"PTU" à l'échelle d'un EPCI	15	72 000	"PTU" à l'échelle d'un EPCI	15	72 000		

Illustration 5: Les échelles des syndicats mixtes SRU : périmètres des membres, de compétence, d'action et de la ressource VTA – conception : CETE Nord-Picardie

2.3 La composition des syndicats mixtes loi SRU : une mobilisation forte des départements

Les départements semblent s'être saisi de l'outil de coopération créé par la loi SRU puisqu'un seul des douze syndicats analysés ne compte pas l'autorité départementale parmi ses membres. En revanche, l'AOT régionale est encore en retrait même si elle est souvent associée localement aux projets portés par les syndicats mixtes SRU.

2.3.1 Des départements très présents

Mis à part le SMITAM, les syndicats mixtes SRU enquêtés comptent tous un ou plusieurs départements parmi leurs membres²⁵. En outre, il apparaît important de souligner que les départements font souvent partie des autorités organisatrices à l'initiative du projet. Ainsi, dans l'Hérault, dans l'Oise, ou plus récemment dans les Bouches-du-Rhône, les projets de syndicats mixte SRU ont été impulsés par l'autorité départementale. Les départements ont également largement participé au montage d'autres projets de syndicats mixtes SRU. C'est notamment le cas pour le SMITEEB, le SYMOD, ou le syndicat mixte SRU de la presqu'île de Guérande.

Le rôle majeur des départements dans les syndicats mixtes SRU se traduit d'une part dans la phase amont de constitution du syndicat mais aussi, d'autre part, une fois le syndicat créé, par de fortes contributions financières, des appuis techniques à la structure voire des mises à disposition de personnel.

²⁵ Le syndicat mixte de la presqu'île de Guérande compte deux départements parmi ses membres

Nom du SMSRU (par ordre chronologique de date de création)	Périmètre de compétences du SMSRU	Type d'AOT membre du SMSRU
SYMOD (Charente-Maritime) ex-SMCTCM	Départemental	1 CG, 3 CA et 1 SIVU <i>Le SIVU de Saintes va être dissous prochainement pour devenir une CC et, à terme, une CA</i>
SMITEEB (Étang de Berre)	à cheval sur trois 3 PTU contigus	1 CG, 1 CU et 2 CA
SMIS (Nancy)	un PTU et des communes suburbaines	1 CG, 1 CU et 1 CC
SMSRU de la presqu'île de Guérande	un PTU	2 CG et 1 CA
SMTCH (Hérault)	Départemental	1 CG et 4 CA
SMTAM (Le Mans)	2 PTU contigus	1 CU et 1 CC
SYMITAM (Alpes-Maritime)	Départemental	1 CG, 3 CA et 2 SIVU
SMTCO (Oise)	Départemental	1 Région, 1 CG, 3 CA, 2 CC, 6 communes
SMSRU des Bouches-du-Rhône	Départemental	1 CG, 1 CU, 4 CA et un SM
SMIRT (Nord-Pas de Calais)	Régional	1 Région, 2 CG, 3 CU, 3 CA, 3 SM et 2 SIVU
Fil Vert (Hautes-Pyrénées)	Départemental	1 CG, 1 CA et 1 commune
SMISR (Reims)	Aire urbaine de Reims dans les limites du département de la Mame (un PTU et des communes suburbaines)	1 CG et 1 CA

Illustration 6: Membres institutionnels adhérant aux SM SRU existant en juin 2012- conception : CETE Nord-Picardie

Cette forte implication pourrait s'expliquer par la nature de la compétence transport du département, les lignes interurbaines devant être pensées en interconnexion avec les transports urbains pour améliorer le service à l'utilisateur. Mais elle relève parfois tout simplement de la volonté politique d'un élu conscient de la nécessité de mieux coordonner les différents réseaux.

Les élus départementaux semblent faire évoluer leur approche des problématiques liées aux transports pour se tourner peu à peu vers des plans de mobilité davantage axés sur la complémentarité entre les réseaux et devant répondre au mieux aux besoins d'intermodalité des usagers.

2.3.2 La difficulté à associer les régions

- Sur les douze syndicats mixtes SRU existants, seuls deux comptent parmi leurs membres la région. Il s'agit du SMIRT en région Nord Pas de Calais et du SMTCO dans l'Oise.

Le SMIRT est le seul syndicat mixte SRU de périmètre régional. Il a été mis en place à l'initiative de la Région Nord-Pas de Calais, dont les élus ont porté politiquement le projet et ont su fédérer les 14 AOT du périmètre régional autour de cette nouvelle structure de coopération. Notons que, dans le cas présent, la coopération entre autorités organisatrices pré-existait de manière informelle et sur un plan technique et plusieurs AOT s'étaient accordées depuis de nombreuses années sur le fait que la bonne échelle de coordination était la région²⁶.

Le cas du SMTCO diffère puisqu'il s'agit d'un syndicat mixte SRU de périmètre départemental créé à l'initiative du Conseil général de l'Oise pour répondre à l'objectif de plus grande maîtrise des déplacements affiché dans son Agenda 21 approuvé en 2005. La Région Picardie, dont l'une des ambitions majeures est d'améliorer l'interopérabilité des services de transport sur son territoire, notamment par la mise en place d'une billettique commune, a rejoint cette structure. Notons que l'adhésion de la Région

²⁶ Voir §3.1.3

Picardie au SMTCO ne comporte que très peu de « contraintes » : au niveau spatial, nous l'avons déjà expliqué, le syndicat demeure à l'échelle départementale même avec l'adhésion de la Région ; au niveau financier, le SMTCO est autonome par le prélèvement du VTA et donc ne demande pas de contribution à ses membres. Dans cette situation, l'adhésion de la Région semble être facilitée même si cela ne préjuge pas de l'implication de la collectivité.

- Les dix autres syndicats mixtes SRU étudiés, de périmètre infra-régional, ne comprennent pas la région parmi leurs adhérents.

Pourtant, deux rapports parus en 2011 et 2012 viennent inciter à la création de syndicats mixtes SRU à l'échelle régionale et donc à une plus grande implication des AOT régionales. Le rapport de Yves Krattinger, cité précédemment, préconise la mise en place de syndicats mixtes SRU au niveau régional, « *qu'il sera plus aisé de coordonner eux-mêmes au niveau national* »²⁷ plutôt que d'essayer de coordonner une multiplicité d'AOT travaillant chacune de leur côté.

Le rapport publié par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en juillet 2011²⁸ va également dans le sens d'une généralisation des syndicats mixtes SRU à l'échelle régionale : « *Pour la plupart de nos interlocuteurs, l'échelle territoriale appropriée à une coordination efficace est celle de la région, ce qui n'implique pas un transfert global des responsabilités à la région comme collectivité territoriale. En effet, le choix du cadre régional ne relève pas d'une préférence institutionnelle mais d'une pertinence d'échelle, à la fois pour organiser les services et pour en mutualiser le coût. Mais un rattachement de l'ensemble des services de transports à une AOT régionale unique aurait plus d'inconvénients que d'avantages. [...]*

Pour régler la contradiction apparente entre la nécessité d'aller vers une échelle de régulation unique et le maintien indispensable d'un pluralisme institutionnel dans l'organisation des transports, il convient d'aller vers la création d'AOT « mutualisées », « partenariales » ou « partagées » selon la terminologie de nos interlocuteurs. Cette notion recouvre l'instauration d'un partenariat équilibré entre AOT d'une même région, sous forme d'adhésion à un syndicat mixte SRU à l'échelle régionale qui prendrait progressivement en charge les responsabilités dévolues aux AOT membres. Un tel dispositif s'inscrirait parfaitement dans la logique de la réforme des collectivités territoriales et notamment dans le cadre des articles 68 et 75 de la loi n° 2010-1653 du 16/12/2010. »

En outre, certains des acteurs interrogés dans le cadre de notre enquête, professionnels de la mobilité, soulignent eux-mêmes l'atout que peut représenter l'adhésion de la Région dans une structure de coopération dédiée au transport tel qu'un syndicat mixte loi SRU. « *Le fait de compter le Conseil régional parmi les membres du syndicat lui donne plus de poids lors des discussions avec le poids lourd qu'est le STIF*²⁹ » déclare l'un de nos interlocuteurs au sujet du SMTCO, particulièrement concerné par les déplacements domicile-travail vers le bassin parisien, ce qui implique des discussions et échanges réguliers avec l'autorité organisatrice d'Île-de-France.

Comment expliquer alors qu'il n'existe pas actuellement plus de syndicats mixtes SRU incluant la région parmi leurs membres ou, plus encore, agissant sur un périmètre régional ?

Les arguments avancés par les personnes interviewées dans le cadre de cette étude, travaillant au sein d'un des douze syndicats mixtes SRU ou de l'une de leurs AOT membres, sont divers. L'explication la plus souvent mise en avant est relative à l'idée d'équité territoriale. Certaines régions semblent ne pas vouloir adhérer à un syndicat mixte SRU infra-régional afin de ne pas avoir, par la suite, à accepter d'autres types de coopération, chronophages et coûteuses. En effet, si d'autres structures de coopération entre AOT étaient créées sur le périmètre régional, la région pourrait se voir contrainte, politiquement, d'accepter d'y adhérer également. Et les questions inhérentes soulevées sont alors relatives aux moyens humains et financiers que la région devraient être en mesure d'allouer à ces diverses structures

27 Rapport d'information sur les collectivités territoriales et les transports, enregistré à la Présidence du Sénat le 31 janvier 2012 – page 51

28 La mobilité et les transports dans les territoires ruraux, Emmanuel Raoul (Inspecteur général de l'INSEE) et Michel Cas-teigts (Inspecteur général de l'administration), juillet 2011 - page 42

29 Syndicat des Transports d'Île-de-France

de coopération. Rappelons que les contributions versées par les membres constituent la principale source de financement du syndicat lorsque le VTA n'est pas suffisant ou n'est pas prélevé.

Une autre raison avancée par les acteurs interrogés serait des échelles de temps différentes : un syndicat mixte SRU raisonnerait à plus court terme qu'une région.

Mais la raison la plus vraisemblable ne serait-elle pas liée à la genèse des syndicats mixtes existants ? Un certain nombre de ces syndicats ont, en effet, été créés davantage pour répondre à des problématiques locales spécifiques que pour œuvrer à une intermodalité tous modes sur un grand territoire. Et ceux qui ont été créés sur des périmètres plus grands, le plus souvent départementaux, l'ont été fait avec une forte présence du conseil général.

On peut alors se demander pourquoi la région n'est pas elle-même à l'origine de projets de syndicats mixtes SRU ? La coopération existante entre AOT est-elle jugée suffisante par les autorités régionales ? L'échelle de la coopération, à un niveau régional donc, est peut-être une autre piste de réponse : plus le territoire visé par le projet de coopération est large plus on peut supposer qu'il sera complexe à faire émerger car il s'agira de réunir autour d'une ambition commune un nombre plus important d'AOT. Cette complexité et le temps qu'il faut consacrer à une telle démarche peuvent faire pencher la balance vers un statu quo en matière de coopération régionale. Dans ce cas, les apports de la structure syndicat mixte SRU sont peut-être jugés insuffisants par rapport à la forte implication que nécessite son montage.

Pourtant, on peut considérer, à la lecture des missions prioritaires des syndicats mixtes SRU, que la participation de l'acteur régional est indispensable à la mise en œuvre des compétences obligatoires. L'échelle des territoires vécus, les trajets de plus en plus longs réalisés par les individus, invitent à poser la question de la mise en place d'un partenariat étroit entre les autorités organisatrices de transport à une échelle régionale, afin de proposer aux usagers une offre de transport cohérente et lisible s'appuyant sur les services mis en place par chacune des autorités compétentes. En matière de coordination d'offre, de billettique, d'information ou de tarification, l'implication des conseils régionaux semble primordiale.

Ainsi, on pourrait douter de l'efficacité des mesures prises par les syndicats mixtes SRU s'il n'existait pas de partenariats avec les Régions. Ils existent fort heureusement et permettent de pondérer notre analyse sur l'implication des Régions dans les douze syndicats mixtes SRU existants. En effet, si seuls deux Conseils régionaux sont membres de ces syndicats, les partenariats entre Régions et syndicats mixtes SRU sont fréquents. La grande majorité des syndicats mixtes SRU rencontrés ont tissé des liens avec l'AOT régionale pour développer une information multimodale incluant l'offre TER ou des titres intermodaux permettant de voyager à la fois sur les réseaux des AOT-membres et sur le réseau TER. Certains syndicats mixtes organisent ainsi des comités techniques auxquels participent des représentants de la Région et plusieurs partenariats financiers ont été mis en place.

De plus, il est important de rappeler qu'en France, l'autorité régionale, qu'elle soit impliquée ou non au sein de syndicats mixtes SRU, reste l'acteur majeur en matière d'intermodalité, notamment sur les domaines de la billettique interopérable et de l'information multimodale. Les initiatives des Conseils régionaux dans ce secteur se réalisent par le biais de conventionnements avec les autres AOT

Exemple du SYMOD (ex-SMCTCM, Charente-Maritime)

La Région Poitou-Charentes est un partenaire technique et financier du SYMOD sans pour autant être un membre de droit du syndicat.

À ce titre, les représentants du Conseil régional sont invités aux comités techniques mais aussi aux comités syndicaux. L'un des projets principaux est de développer l'intermodalité avec le réseau TER. Différents titres de transport permettant de voyager sur les réseaux des AOT membres et sur le réseau TER ont été mis en place. Un SIV incluant l'offre régionale devrait voir le jour à court terme. L'harmonisation billettique sur l'ensemble du périmètre régional est envisagée à moyen terme.

Le Conseil régional considère le SYMOD comme un partenaire privilégié et invite le syndicat à participer à des réunions diverses et notamment celles portant sur la mise en place du schéma régional des transports.

Schématiquement, on peut donc distinguer trois formes de positionnement de l'acteur régional face aux syndicats mixtes SRU :

- **Région à l'initiative de la création d'un syndicat mixte SRU Régional (ex. Nord-Pas de Calais)**
- **Régions accompagnant la création de syndicats mixtes SRU à une échelle départementale (ex. Picardie) ou coopérant avec eux sans être membre (ex. PACA)**
- **Région participant à une coopération d'une autre nature et ne souhaitant pas ni créer ni adhérer à un syndicat mixte SRU (ex. Alsace)**

2.4 Les compétences et actions mises en place

Le Code des Transports prévoit qu'un syndicat mixte SRU doit mettre en œuvre des compétences obligatoires et peut prendre en charge des compétences facultatives³⁰. L'enquête réalisée montre que ces dispositions législatives sont mises en œuvre progressivement voire partiellement, pour certains syndicats mixtes SRU.

Ainsi, six des douze syndicats mixtes ont fait le choix d'exercer uniquement les compétences obligatoires prévues par la loi. L'autre moitié a opté pour la prise en charge de la compétence optionnelle d'organisation d'une ligne ou d'un réseau de transports en commun. Ce choix a entraîné, pour une partie d'entre-eux, une mise en œuvre des compétences obligatoires « à la marge », ces syndicats privilégiant l'organisation et la gestion de leur réseau ou de leur ligne. L'ampleur – en temps et en investissement financier - de cette tâche de cette « mission d'autorité organisatrice » peut expliquer la difficulté à mener de front l'ensemble des compétences listées par le législateur.

30 Voir §1.2.2

Nom du SM SRU (par ordre chronologique de date de création)	Exercice des compétences obligatoires	Exercice des compétences facultatives
SYMODO (Charente-Maritime) ex-SMCTCM	Principales actions : -tarifications combinée et intégrée ; -SIM ; -déploiement d'équipements billettique-monétique	NON
SMITEEB (Étang de Berre)	Action principale : Tarification combinée	OUI Le SMITEEB gère l'ensemble des transports en commun de son périmètre : réseau de bus, transports scolaires, TAD. Maintien de la cohérence d'un réseau sur un bassin de vie.
SMTS (Nancy)	Principales actions : -carte à puce SimpliCités ; -tarification intégrée	OUI Organisation des lignes suburbaines : optimisation du réseau Suburbain pour favoriser l'intermodalité et la complémentarité des offres présentes sur le périmètre.
SM SRU de la presqu'île de Guérande	Mise en oeuvre progressive Action principale : Coordination entre AOT	OUI Organisation de lignes urbaines et périurbaines
SMTCH (Hérault)	Action principale : Titre unique (pour voyager sur le réseau départemental et certains réseaux urbains)	OUI Le Département de l'Hérault a transféré toute sa compétence transport au SMTCH. En outre, les adhérents doivent lui transférer obligatoirement l'organisation des transports publics non urbains de voyageurs et l'organisation du transport de scolaires.
SMITAM (Le Mans)	Mise en oeuvre à venir Action principale à l'étude : Projet de titre unique de transport qui permettrait aux usagers de prendre la ligne de bus reliant la CC à LMM et les transports du réseau de LMM c'est-à-dire les lignes de bus et le tramway.	OUI Organisation d'une ligne de bus
SYMITAM (Alpes-Maritime)	Principales actions : -carte de transport unique dans le département (billettique interopérable et gamme tarifaire multimodale); -SIM, calculs d'itinéraires ; -Coordination des AOT sur quelques thématiques	NON
SMICO (Oise)	Principales actions : -SISMO (système d'information multimodal, calcul d'itinéraires) : mis en place -centrale départementale d'informations voyageurs « Oise Mobilité » à Beauvais	NON
SM SRU des Bouches-du-Rhône	Principales actions : -Coordonner les AOT locales autour d'un projet commun d'amélioration de l'intermodalité ; -Intégration et développement du site d'information multimodale LePilote ; -Flashcodes (information dématérialisée) aux arrêts de transports en commun	NON
SMIRT (Nord-Pas de Calais)	Action principale : Projet de carte unique de transport pour l'ensemble des réseaux de la région : carte pass'pass régionale	NON
Fil Vert (Hautes-Pyrénées)	Action principale : Coordination entre les AOT-membres pour organiser une meilleure liaison entre Tarbes et Lourdes	NON
SMISR (Reims)	Mise en oeuvre à venir	OUI Organiser et gérer le prolongement d'une ligne urbaine vers un pôle générateur de déplacements important d'une commune limitrophe de Reims métropole

Illustration 7: Synthèse des compétences et actions déployées par les SM SRU existant en juin 2012 - conception : CETE Nord Picardie

De ce fait, les actions phares des syndicats mixtes SRU ayant pris en charge la compétence facultative d'organisation de services publics réguliers ou à la demande visent souvent, dans les premières années d'existence de la structure, à répondre prioritairement à cette dernière. Il s'agit en effet d'organiser le réseau si ce dernier n'existait pas encore, d'assurer le service aux usagers, de maintenir ou d'améliorer la fréquence, voire la desserte. Des mesures de tarification combinée ou intégrée ont accompagné dans certains cas cette « gestion classique » de réseau. Elles ont été parfois couplées avec des actions en matière de billetterie permettant par exemple de charger plusieurs titres sur un même support telle que la carte à puce SimpliCités à Nancy avec laquelle l'utilisateur peut voyager sur plusieurs réseaux.

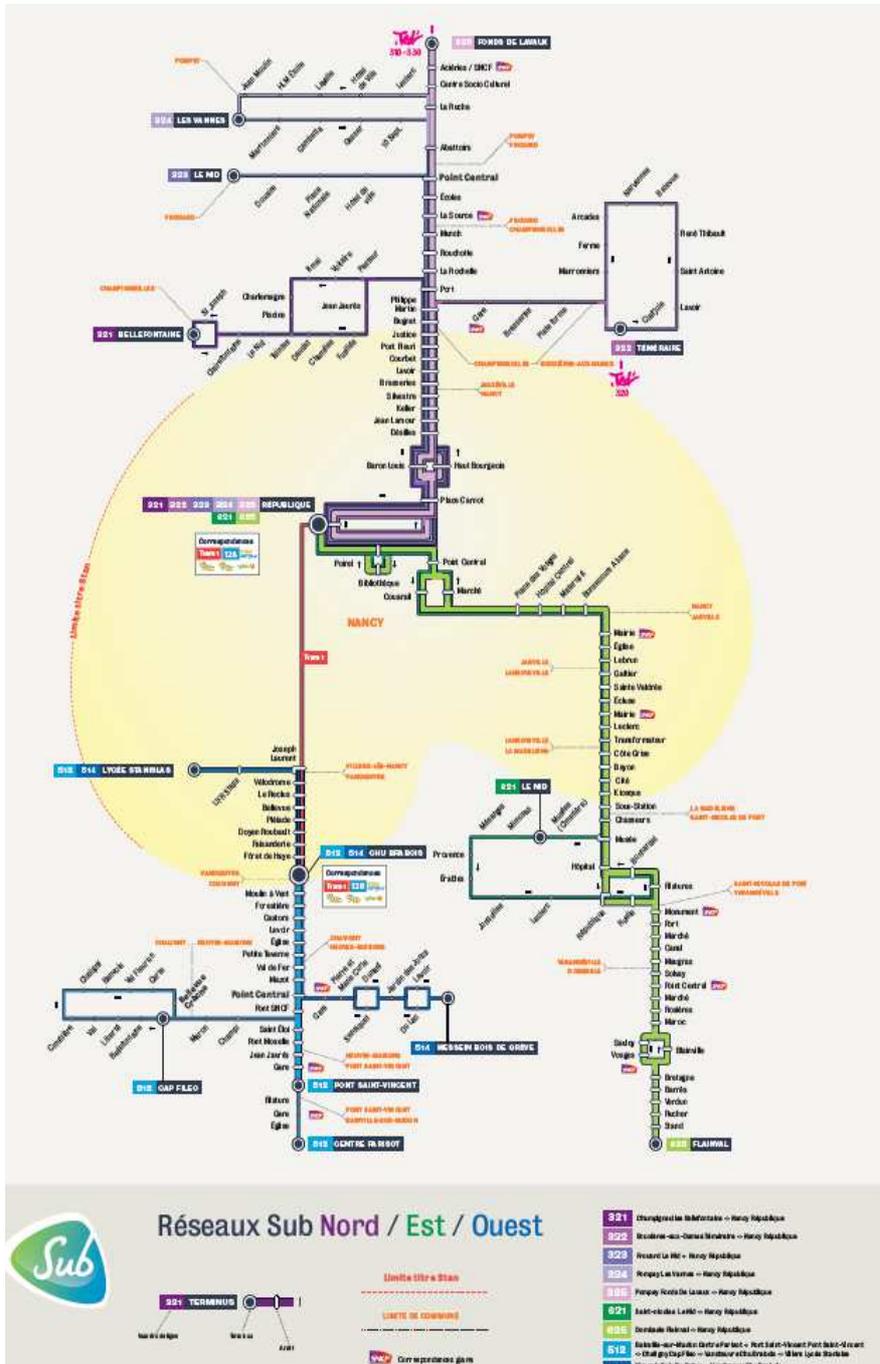


Illustration 8: Exemple de TC exploité par un syndicat mixte SRU : le réseau sub-urbain de Nancy

Les syndicats exerçant uniquement les compétences obligatoires semblent disposer de plus de temps et de moyens pour le développement de ces actions de tarification et de billetterie multimodales. Ce sont

également ces structures qui font de la mise en place d'un système d'information multimodale une priorité, avec des systèmes de calculs d'itinéraires de plus en plus aboutis. En matière d'information, les nouvelles technologies occupent une place importante, liée notamment au développement des smartphones qui permettent d'aller chercher l'information « en cours de trajet », de manière dynamique et non par anticipation du déplacement. Ces avancées technologiques ont ainsi permis au syndicat mixte SRU des Bouches-du-Rhône de mettre en place aux arrêts de transports en commun des Flash-codes diffusant de l'information à l'utilisateur (horaires, tarifs, correspondances, ...).

Les différents niveaux de coopération tarifaire

On distingue trois niveaux de coopération tarifaire entre AOT (CERTU, Tarification dans les transports publics urbains, départementaux et régionaux, 1998) :

- Les tarifications juxtaposées : elles consistent en la vente simultanée de deux titres de transport valables sur deux réseaux de transport public différents ou d'un titre commun mais sans avantage financier pour l'utilisateur ;

exemple : je peux mettre sur une carte à puce un titre de transport du réseau de l'AOT « Y » et un titre de transport du réseau de l'AOT « Z ». Le fait d'acheter ces deux titres ne me donne pas droit à une réduction.

- les tarifications combinées : il s'agit ici de la vente simultanée de deux titres ou d'un titre unique à un tarif privilégié ;

exemple : si j'achète deux titres ou deux abonnements en même temps, pour deux réseaux différents (exemple : TER+réseau urbain), j'ai droit à une réduction tarifaire.

- les tarifications intégrées : elles correspondent à la vente de titres permettant de circuler librement sur plusieurs réseaux et d'y prendre des correspondances.

C'est par exemple, le fait de pouvoir utiliser avec les titres urbains classique le train à l'intérieur du PTU. Ou encore de pouvoir utiliser les transports urbains à son lieu de départ et d'arrivée avec un titre interurbain.

Il faut souligner qu'il peut exister des accords tarifaires entre AOT sans qu'il y ait forcément de support billettique commun, et inversement.

2.5 Les moyens des syndicats mixtes SRU

Les moyens financiers des syndicats mixtes SRU diffèrent fortement d'une structure à l'autre allant de plusieurs dizaines de millions d'euros à des budget beaucoup plus modestes (139 000 euros pour le budget de fonctionnement 2012 du SMTSR de Reims). Leurs moyens humains diffèrent également : certains syndicats font le choix de disposer de leur propre personnel, dédié à la réalisation des missions identifiées dans les statuts, d'autres s'appuient sur les compétences et le personnel en place des AOT-membres.

Nom du SMSRU (par ordre chronologique de date de création)	Budget	Principales sources de financement	Moyens humains
SYMOD (Charente-Maritime) ex-SMCTCM	Budget prévisionnel (BP) 2011 : -fonctionnement : environ 400 000 euros -investissement : environ 43 000 euros.	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)	personnel propre (5 personnes à temps plein)
SMITEEB (Étang de Berre)	BP 2011 : -fonctionnement : 19 millions d'euros -investissement : 734 000 euros	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)	personnel propre (plus de 20 personnes)
SMTS (Nancy)	BP 2011 : -fonctionnement : 4.884.935,46 € -investissement : 3.002.830,22 €	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)	personnel mis à disposition par la Communauté urbaine de Nancy (6 personnes dont une à temps plein et une à 50%, les autres à 20% environ)
SM SRU de la presqu'île de Guérande	BP 2012 : -fonctionnement : 8,9 millions d'euros. -investissement : 113 000 euros	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)	personnel propre (6 personnes "titulaires" et deux vacataires)
SMTCH (Hérault)	BP 2011 : -fonctionnement : 71 millions d'euros -investissement : 4,5 millions de euros	VTA (4,7 millions en 2011) + Contribution des AOT membres (54 millions en 2011)	personnel propre (50 personnes environ)
SMITAM (Le Mans)	euros - fonctionnement : 150 000 euros -pas d'investissement (certaines années, investissement pour des abris bus par exemple).	VTA uniquement	Deux personnes mises à disposition par Le Mans Métropole et la Communauté de communes de l'Antonnière pour 10 % de leur temps de travail environ
SYMITAM (Alpes-Maritime)	BP 2011: -fonctionnement : 650 000 euros -investissement : 15 000 euros	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)	personnel propre (3 personnes)
SMTCO (Oise)	BP 2011 : 11 millions d'euros au total	VTA uniquement	personnel propre (7 personnes)
SM SRU des Bouches-du-Rhône	Budget réalisé 2011 : environ 1 million d'euros	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)	personnel propre (6 personnes) + mise à disposition de moyens humains du CG
SMIRT (Nord-Pas de Calais)	Budget réalisé 2011: environ 800 000 euros (uniquement du fonctionnement pour l'instant)	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)	2 personnes mises à disposition par les AOT-membres. Recrutement de 3 ou 4 autres personnes en cours
Fil Vert (Hautes-Pyrénées)	Budget réalisé 2011 : -fonctionnement : 2 825 000 euros -investissement : 396 000 euros.	VTA uniquement	Pas de moyens humains propres. Des ETP sont mis à disposition par les trois AO : -CG : 1 ETP ; -CA : 1 ETP ; - Lourdes : 0,2 ETP.
SMTSR (Reims)	BP 2012 : -fonctionnement : 139 000 euros -investissement : 5 000 euros.	VTA uniquement	Les moyens humains sont mis à disposition par Reims métropole qui consacre 30% d'un ETP pour la réalisation des missions du syndicat

Illustration 9: Moyens humains, matériels et financiers des syndicats mixtes SRU

Les budgets des syndicats mixtes SRU sont très variables. C'est d'abord la nature des missions du syndicat qui détermine la différence de budget : les syndicats exerçant la compétence facultative d'organisation d'une ligne ou d'un réseau disposent des budgets de fonctionnement les plus importants. Parmi les cinq plus gros budgets, on retrouve quatre structures ayant pris en charge la compétence optionnelle « d'autorité organisatrice » : le SMTCH, le SMITEEB, le syndicat mixte SRU de Guérande et le SMTS (Nancy). Seul le SMTCO vient s'intercaler en troisième position grâce un VTA particulièrement élevé qui lui permet de proposer un système d'information multimodale performant mais aussi des soutiens aux AOT-membres voulant mettre en place des actions innovantes en faveur de l'intermodalité.

Les deux derniers syndicats mixtes SRU ayant pris la compétence optionnelle, le SMTSR (Reims)³¹ et le SMITAM (Le Mans), ont un budget limité du fait du caractère très particulier de leur mission qui se limite à l'organisation d'une ligne de bus sur quelques kilomètres. Excepté ces deux cas particuliers, les budgets des syndicats exploitant un réseau de transport oscillent entre 2,3 €/habitant pour le réseau suburbain de Nancy, 5,8 €/habitant pour le réseau interurbain de l'Hérault, et peut atteindre 14,1 €/habitant pour les transports « urbains » de l'Étang de Berre.

Les syndicats mixtes SRU s'investissant uniquement sur les compétences obligatoires disposent de budgets plus limités : de 2 centimes d'Euro par habitant dans le Nord-Pas-de-Calais à 1,40 €/habitant dans l'Oise et les Hautes-Pyrénées grâce au produit du VTA. Cette analyse des budgets souligne, s'il en était besoin, que la mission d'organisation d'un réseau demande des moyens importants, à l'inverse des missions obligatoires prévues par la loi SRU, qui peuvent être mises en œuvre à moindre coût, ce qui ne préjuge en rien de leur utilité et de leur efficacité.

Pour mettre en œuvre leurs missions, les syndicats étudiés s'appuient sur des effectifs de taille variée souvent proportionnels au budget de la structure. Ainsi, le SMTCH et le SMITEEB, qui disposent des budgets les plus importants, fonctionnent avec des effectifs plus fournis, tandis que les deux budgets les moins élevés (le SMITAM et le SMTSR de Reims) disposent de moins d'un équivalent temps plein (ETP) pour réaliser leurs objectifs. Surtout, on peut relever que sept des douze syndicats mixtes SRU disposent de leurs propres moyens humains. Un huitième, le SMIRT, devrait avoir son propre personnel à court terme. Parfois, les AOT-membres préfèrent la mise à disposition des moyens humains et matériels, leur permettant ainsi de réduire les frais de fonctionnement de la structure (frais de personnel en particulier).

Enfin, on peut remarquer que la majorité des syndicats mixtes SRU créés à ce jour n'a pas instauré de VTA, décision relevant d'un choix politique délicat (notamment dans un souci de ne pas trop peser sur les entreprises locales), et a préféré faire appel aux contributions des AOT-membres. Parmi les cinq syndicats prélevant un VTA, seul le SMTCH cumule cette ressource avec les contributions de ses membres. Ce choix politique peut s'expliquer par la nature de sa mission principale, l'organisation d'un réseau important qui nécessite des moyens financiers adéquats. Pour les quatre autres structures ayant mis en place un VTA, cette ressource a permis de donner vie à une coopération et à des actions concrètes en faveur de la mobilité sans peser sur le budget des AOT-membres.

L'instauration du VTA relève donc en partie d'un choix politique. Mais c'est d'abord l'impossibilité juridique de prélever un VTA suffisamment important qui peut expliquer le choix de plusieurs syndicats mixtes SRU de s'appuyer uniquement sur les contributions obligatoires de leurs membres. En

³¹ La délibération 53 sur les statuts du syndicat mixte de transport précise que la ligne sera financée par Reims Métropole pour les kilomètres parcourus dans le territoire de l'agglomération, par le versement transport des entreprises de Thillois (0,5%) avec complément éventuel de la communauté de communes Champagne Vesle et de la commune de Champigny pour les kilomètres parcourus à l'extérieur du PTU (Reims Métropole : conseil communautaire du 26 avril 2010).

effet, si l'instauration du VTA est toujours possible en-dehors des PTU³², ce n'est pas le cas à l'intérieur des PTU.

On peut retenir que le prélèvement du VTA dépend surtout de la taille et de la répartition des Périmètres de Transport Urbain (PTU) par rapport aux espaces à dominante urbaine. Les règles de prélèvement d'une contribution additionnelle limitent le potentiel de VT additionnel au VT de droit commun (pour simplifier, suivant ces règles, il faut, pour prélever un VTA sur un PTU, que ce PTU regroupe moins de 100 000 habitants dans un syndicat de plus de 100 000 hab.³³).

Sur douze syndicats mixtes SRU, cinq prélèvent le VTA et deux seulement utilisent son caractère additionnel en effectuant un prélèvement supplémentaire dans les PTU :

- le SMTCO avec un VTA dans le périurbain et dans les PTU,
- et Le Mans avec un VTA dans un PTU sans VT de droit commun.

A noter que « Fil Vert » pourrait prélever un VTA sur les PTU de Tarbes (80 000 hab.) et de Lourdes (15 000 hab.), ce qu'il ne fait pas par choix politique.

Au final, on peut constater que, le cas du SMTCO mis à part³⁴, le produit du VTA, lorsqu'il est prélevé, demeure relativement modeste. Le produit total du VTA prélevé par les syndicats mixtes SRU s'élève en 2010 à 19,2 M€ et correspond à 17% des ressources de tous les syndicats mixtes SRU. Comme plus de la moitié de ce produit du VTA est prélevé par le syndicat mixte de l'Oise, on peut constater que le fonctionnement des SM SRU repose essentiellement sur les contributions des membres.

A titre de comparaison, le produit du VT de droit commun en province atteint environ 3 Mrd€ en 2010 et finance environ 44 % du budget de fonctionnement des AOTU. La part de l'impôt dédié aux syndicats mixtes SRU (le VTA) ne compte donc que pour 0,6% du total des ressources générées par le versement transport (de droit commun + additionnel). Depuis l'instauration du VTA dans l'Oise, l'évolution du produit de l'impôt demeure assez modeste et éloignée de la progression du produit du VT, alors même qu'il s'agit d'une ressource nouvelle.

32 Tout en restant à l'intérieur de l'espace à dominante urbaine considéré : voir partie 1.2.4.3

33 Voir §1.2.5.1

34 L'Oise possède une configuration géographique favorable – un espace à dominante urbaine de plus de 100 000 habitant avec des PTU de moins de 100 000 habitants – et bénéficie d'un appareil productif dynamique, notamment de part sa proximité de l'Île de France

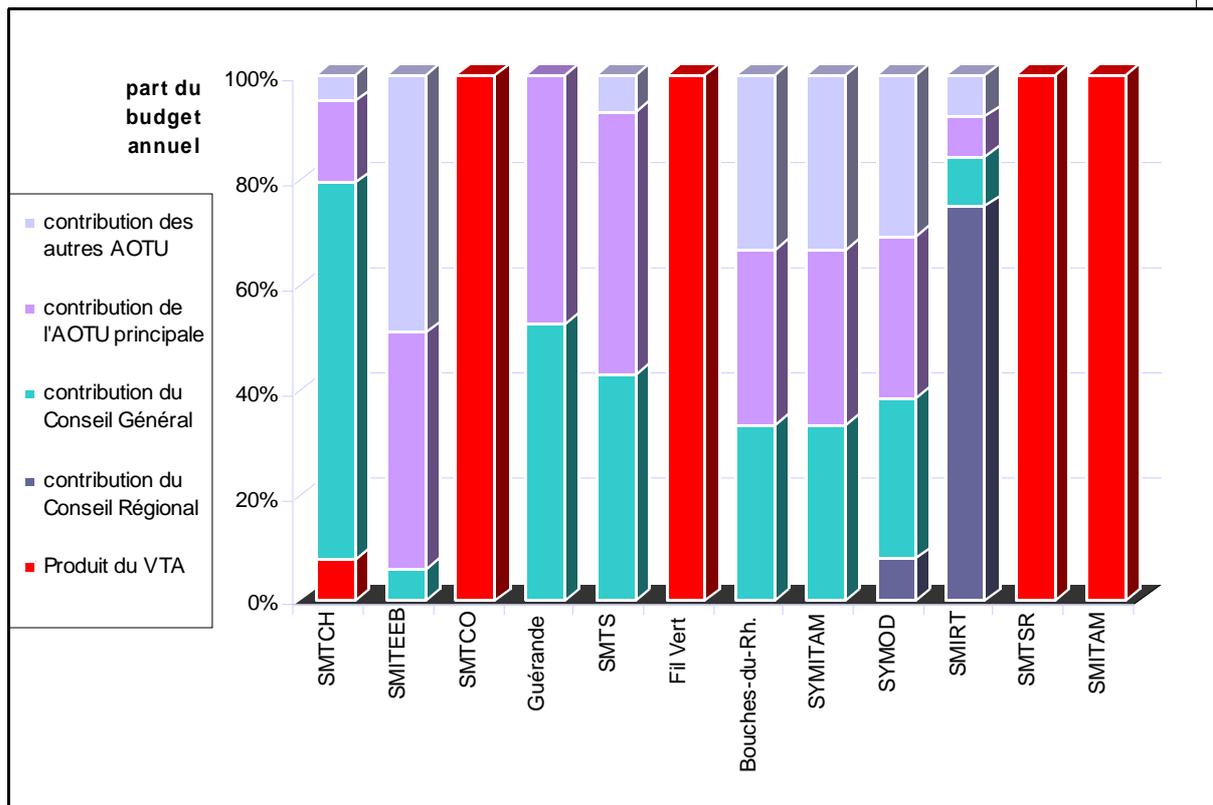


Illustration 10: L'origine du financement des syndicats mixtes SRU existants en 2012 – conception CETE Nord Picardie

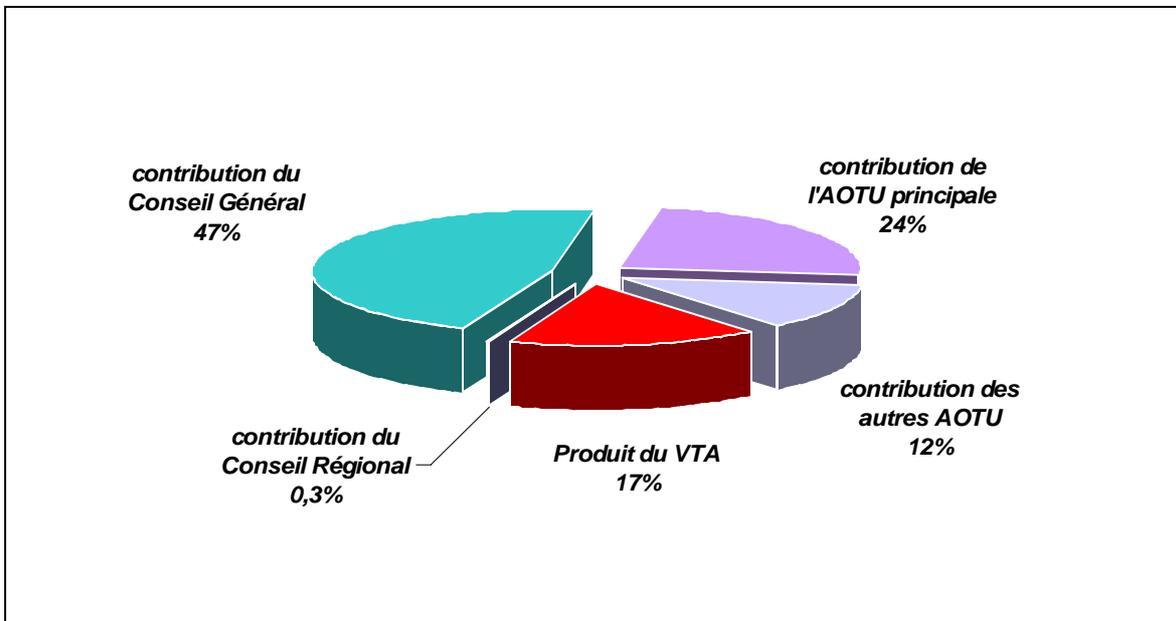


Illustration 11: L'origine du financement des syndicats mixtes SRU existants en 2012 – conception CETE Nord Picardie

Redéfinition des aires urbaines : quelles conséquences pour le périmètre de prélèvement du VTA ?

La définition du périmètre de prélèvement du Versement Transport Additionnel (VTA) a été produite sur la base du zonage en aires urbaines de l'INSEE 1999 en vigueur lors de la promulgation de la loi SRU en 2000. Or, l'INSEE a produit un nouveau zonage en 2010, suite aux données du recensement de la population de 2008. Le principal changement provient de la distinction de petites, moyennes ou grandes aires urbaines avec leurs couronnes respectives. Ainsi, le terme « Espace à dominante urbaine » n'apparaît plus dans le nouveau zonage, alors qu'il s'agit de la base de la définition du périmètre de prélèvement du VTA hors PTU.

Dès lors, en l'absence d'évolution réglementaire et de jurisprudence en la matière, plusieurs pratiques sont constatées :

- le statu quo puisque l'ancienne définition du zonage en aires urbaines, même si elle n'est plus utilisée, existe toujours³⁵ ;
- l'interprétation d'un équivalent aux espaces à dominante urbaine de l'INSEE 1999 : au minimum, l'espace des grandes aires urbaines de l'INSEE 2010³⁶ ; au maximum, tous les espaces classés sous influence des différentes aires urbaines ainsi que les "autres communes multipolarisées" ;
- une autre interprétation peut considérer que la perception du VTA est caduque étant donnée qu'elle ne s'appuie plus sur un découpage en cours de validité.

Indépendamment des pratiques possibles, on peut s'interroger sur le choix du législateur de définir la perception du VTA sur un découpage purement statistique (en l'occurrence le zonage en aires urbaines de l'INSEE 1999). Ce choix interroge :

- premièrement, sur le caractère arbitraire du périmètre statistique basé sur un seuil défini (pour être classée « périurbaine », une commune doit envoyer 40% de ses actifs dans le pôle urbain, pourquoi pas 25% ou 50% ?) ;
- deuxièmement, sur la fragilité de ce découpage qui peut évoluer ou être redéfini indépendamment des choix de la structure de coopération (comme c'est le cas aujourd'hui) ;
- troisièmement, sur les objectifs que l'on cherche à atteindre : d'une part, les enjeux de mobilités et d'intermodalité ne sont pas moins importants dans les communes classées à dominantes rurales, d'autre part, les enjeux d'intermodalité en zone périurbaine peuvent être assez semblables, peu importe que le périurbain soit dans ou en dehors d'un PTU ;
- quatrièmement, sur l'absence de lien évident entre la possibilité de perception du VTA et l'ampleur des enjeux des territoires concernés : des territoires métropolitains aux enjeux forts d'intermodalité (comme le Nord-Pas-de-Calais ou les Bouches-du-Rhône) ont, par construction juridique, un potentiel de VTA très limité.

35 c'est la posture du SM SRU de l'Oise qui n'a pas modifié son périmètre de perception du VTA

36 c'est le choix du syndicat mixte SRU de l'Hérault (SMTCH) qui estime que le nouveau zonage de l'INSEE étend le territoire éligible au VTA de 44 nouvelles communes.

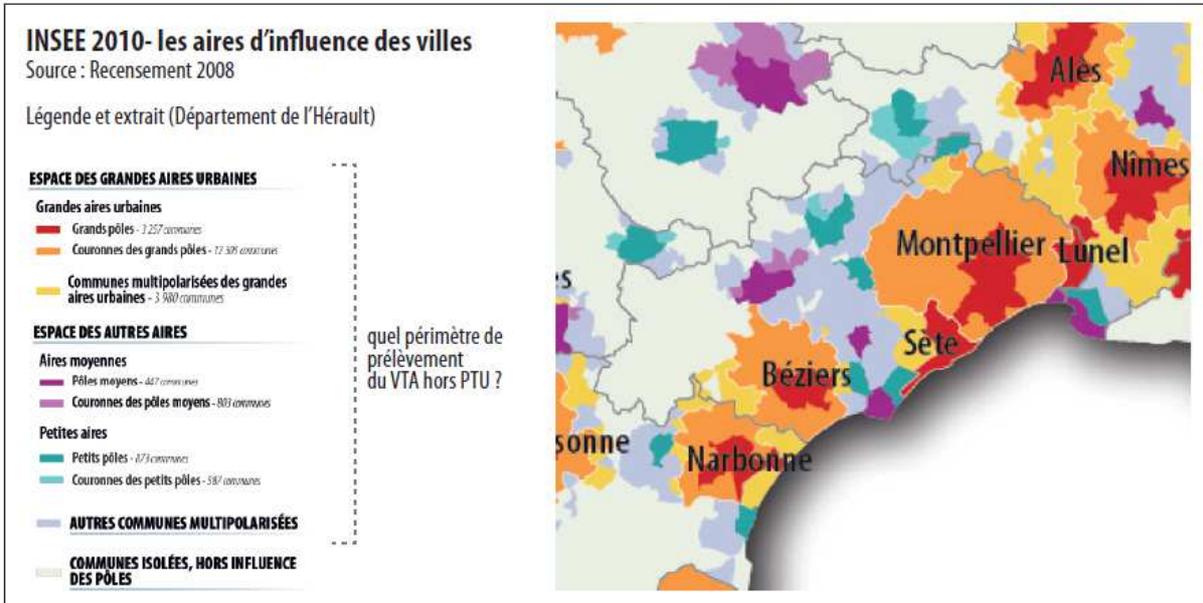
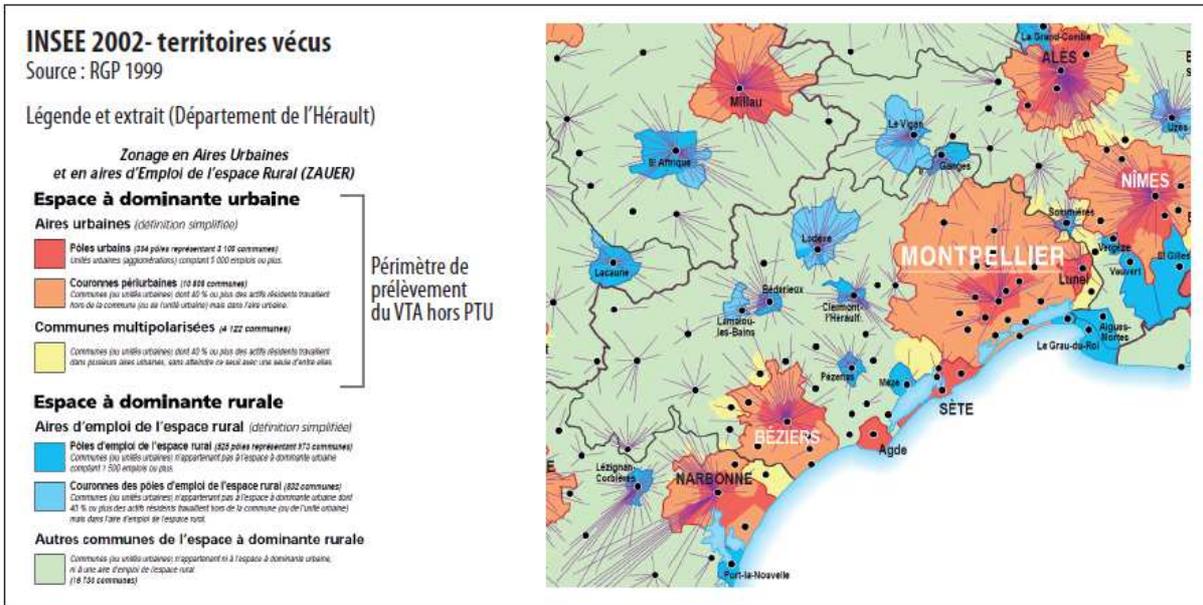


Illustration 12: zonages en aires urbaines et définition du périmètre de prélèvement du VTA hors PTU

2.6 Perspectives d'évolution

Les douze syndicats mixtes SRU analysés mi-2012 ne sont pas tous au même stade de maturation.

La plupart d'entre-eux ont atteint en 2012 leur « rythme de croisière » avec le lancement des principaux projets voire leur mise en place opérationnelle. Même les syndicats qui avaient décidé de se consacrer en priorité à la mise en œuvre d'une mission d'organisation d'un réseau ou d'une ligne de transports en commun, avancent désormais sur les enjeux de coordination.

D'autres syndicats entrent quant à eux dans une phase de redéfinition de leurs actions. Ainsi un des syndicats enquêtés, qui a pris en charge l'organisation d'un réseau de transport, souhaite améliorer le service proposé afin de concentrer ses efforts sur les liaisons inter-PTU et non plus, comme c'est le cas aujourd'hui, assurer également des dessertes à l'intérieur des PTU. Ces dessertes dans les PTU ne devraient plus être prises en charge par ce syndicat à moyen terme. Les AOTU devront mettre en place

des lignes de rabattement vers les lignes inter-urbaines organisées par le syndicat ainsi que vers le réseau TER. Cela devrait permettre notamment de « gagner du temps » et d'améliorer le cadencement. Un autre syndicat vient de réaliser ses deux principaux objectifs, favorisant l'intermodalité. Ses AOT-membres définissent donc actuellement de nouvelles actions prioritaires afin de ne pas se contenter de l'existant et continuer à améliorer l'interconnexion entre les réseaux.

Enfin, les quatre syndicats mixtes créés depuis 2009 (Bouches-du-Rhône, SMIRT, Fil Vert et Reims) semblent encore en phase de « lancement ». L'ensemble des compétences ne sont pas pleinement mises en œuvre, les effectifs ne sont pas stabilisés pour certaines de ces structures, et des évolutions sont à prévoir.

Le SMIRT ou le syndicat mixte SRU des Bouches-du-Rhône, notamment, apparaissent comme des structures de coopération « à la bonne échelle », bénéficiant de l'adhésion ou de l'appui des principaux acteurs locaux dans le domaine de la mobilité. Ils se positionnent donc logiquement comme le support actuel et futur des ambitions de coordination de l'offre de transport et des services à la mobilité. A noter, toutefois, que la création des métropoles, devrait « rebattre les cartes » notamment en ce qui concerne les Bouches-du-Rhône.

D'une manière générale, les acteurs rencontrés ne semblent pas montrer d'inquiétude quant à l'impact de la réforme des collectivités territoriales de 2010. Seul un syndicat mixte SRU devrait être amené à disparaître du fait de la réforme (il s'agit du SMITAM : voir l'encart ci-dessous). Mais cette dissolution est évoquée avec sérénité, car elle ne prêterait pas à conséquence sur le plan humain, le personnel du syndicat étant mis à disposition par une AOT-membre.

Quelle incidence de la réorganisation de la carte intercommunale sur les SM SRU existant ?

Deux syndicats mixtes SRU sont particulièrement concernés par la réorganisation de la carte intercommunale :

- le SMITAM (le Mans) a cessé d'exister au 31 décembre 2012 puisque la communauté de communes de l'Antonnière a été intégrée à la communauté urbaine selon le Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI) de la Sarthe³⁷ ;

- pour le syndicat mixte SRU de Reims, le SDCI prévoit l'association de la commune de Champigny à la communauté d'agglomération de Reims, mais pas de la commune voisine de Thillois dont la ligne de bus qui la rejoint est à l'origine de la création du syndicat.

D'autres syndicats, là encore sans personnel propre et donc sans problématique de reclassement, auraient même souhaité que la réforme impose plus de fusions entre collectivités afin de simplifier une coopération locale rendue complexe par la multiplication des acteurs et les oppositions politiques.

On relève bien quelques interrogations des interviewés sur la concurrence avec les Pôles métropolitains mais, dans les faits, peu de syndicats mixte SRU vont se trouver en situation de concurrence avec un Pôle.

Finalement, cette réforme est plutôt vécue positivement et perçue comme une occasion de rationaliser la coordination entre acteurs du monde de la mobilité et, même, entre structures de coopération, créées par la réforme ou antérieures. Cette « remise à plat » pourrait permettre de lever une partie des freins liés à la gouvernance des projets de coopération en simplifiant les relations entre AOT.

37 « S'agissant de la communauté de communes de l'Antonnière (disposant d'un faible niveau d'intégration fiscale), partie intégrante de la conurbation mancelle, elle occupe une position stratégique au nord de l'agglomération, du fait de la configuration des grandes infrastructures dans ce secteur. Cette configuration particulière milite pour une intégration plus grande au niveau de l'aménagement, des infrastructures, des transports en commun, de la sécurité des zones économiques et commerciales. Il est proposé que cette communauté de communes rejoigne la Communauté Urbaine du Mans » . SDCI Sarthe 2012

Eléments de synthèse : 2 grands types de syndicats mixtes SRU

Au regard des principales motivations ayant conduit à la mise en place des syndicats, deux grandes types de SM SRU se distinguent :

- le premier correspond aux partenariats officiels créés pour assurer une meilleure coordination des services de transport proposés par chaque AOT membre et qui répondent donc aux ambitions de la loi. Il correspond à la mise en œuvre dès l'origine des compétences obligatoires. Ces structures portent l'enjeu de coordination des offres de transports collectifs au niveau départemental (SMTCO, SYMOD, SYMITAM, SM des Bouches-du-Rhône, Fil Vert) ou régional (SMIRT). Face aux trois compétences obligatoires, elles s'investissent généralement dans un premier temps dans une « action phare » relevant d'une ou de plusieurs prérogatives prévues par la loi SRU (Information multimodale, billettique intégrée, tarification multimodale).
- le second type de syndicats mixtes SRU correspond à des AOT qui mettent en place un syndicat mixte SRU principalement pour prendre en charge l'organisation d'une ligne ou d'un réseau de transport collectif. Ces AOT ont saisi, dans la souplesse de la loi SRU, l'opportunité de prolonger une organisation des transports en commun au niveau urbain (Etang-de-Berre), périurbain (Nancy) ou départemental (Hérault). D'autres AOT se sont emparées de la structure juridique du SM SRU pour répondre à des problématiques locales (cas de Reims et du Mans) ou à une forme originale d'intégration du réseau de transports collectifs urbains dans les transports départementaux (cas du syndicat de Guérande). Même si l'origine de la création de ces syndicats relève de la compétence facultative, les compétences obligatoires peuvent être (et doivent être) intégrées ensuite.

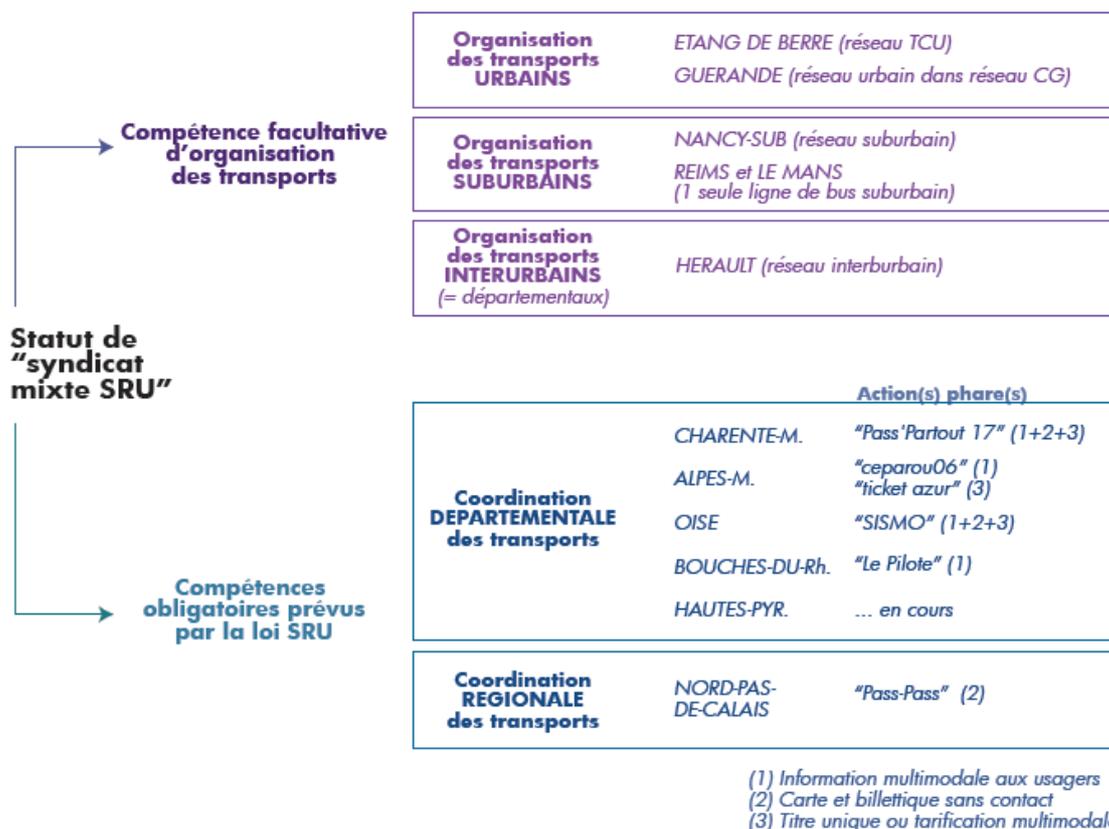


Illustration 13: Synthèse schématique des différentes formes de SM SRU existant en 2012 - conception : CETE Nord Picardie

3. Les problématiques de gouvernance

À la différence du « gouvernement » qui correspond à un régime politique intégré et central ayant une forte capacité de décision et d'arbitrage, la « gouvernance » correspond à la recherche du consensus et à la capacité de négocier entre acteurs publics et privés.

Les syndicats mixtes SRU ont théoriquement pour rôle de faciliter la mise en place d'une « gouvernance » caractérisée par une absence de hiérarchie entre les différents acteurs du transport impliqués. L'enjeu central de la gouvernance urbaine n'est plus tant pour les élus de décider unilatéralement mais « d'introduire assez de coopération (..) pour faire en sorte que les choses se fassent » (Stone, 1989). Ainsi, nous observons dans cette partie, les pratiques concrètes de gouvernance au sein des syndicats mixtes SRU à deux moments clés :

- dans le montage du projet de syndicat, à travers un questionnement reposant sur les points suivants : quels sont les enjeux mobilisateurs qui ont présidé à la mise en place d'une coopération plus formalisée ? Pourquoi cette coopération a pris la forme d'un syndicat mixte SRU ? Quels sont les facteurs qui ont facilité ou complexifié la mise en place de la structure ?
- dans le fonctionnement du syndicat mixte : comment s'organise la gouvernance au sein du syndicat mixte SRU ? Comment se répartissent les rôles entre les membres ? Qu'est-ce qui permet de faire avancer collégialement des projets qui ne relèvent pas d'un seul acteur institutionnel ?

3.1 Les mécanismes de rapprochement des AOT autour d'un projet de syndicat mixte SRU

Les AOT qui cherchent à coopérer dans un SMSRU poursuivent des objectifs divers : mutualiser les moyens humains et financiers pour faire des économies d'échelle, améliorer les interconnexions entre réseaux pour améliorer l'offre de transport, surpasser un blocage local financier ou politique, répondre à une problématique locale spécifique... On oublie parfois que cette recherche de coopération est avant tout une obligation fixée par le législateur. Ainsi, l'article L1211-2 du Code des Transports précise que : « *En tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement, les autorités compétentes pour l'organisation des transports et les gestionnaires des infrastructures coordonnent leurs actions et harmonisent leur politique à l'échelon régional et dans les aires urbaines, selon les principes et les modalités définis au présent livre* ». Et l'article L1231-5-1 ajoute : « *Lorsque plusieurs périmètres de transports urbains sont inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants définie à l'article L. 221-2 du code de l'environnement, les autorités organisatrices de transports urbains et non urbains assurent la coordination des services de transport qu'elles organisent sur le territoire de cette agglomération.* »

Cette coopération entre AOT, souhaitée par la loi, peut prendre différentes formes, plus ou moins contraignantes pour les membres³⁸. Pourquoi certains territoires se sont-ils tournés vers la solution du syndicat mixte SRU plutôt que vers une association ou un type de coopération moins formel et donc, a priori, plus souple ? Le législateur a doté le syndicat mixte SRU de nombreux avantages par rapport à d'autres formes de coopération. Toutefois, le jeu d'acteurs au niveau local, les équilibres à trouver entre les différentes parties concernées par le projet freinent parfois sa mise en œuvre.

38 Pour en savoir plus sur les différentes formes de coopération entre autorités organisatrices de transport, se reporter à l'annexe 3.

3.1.1 Pourquoi choisir un SM SRU ?

Selon le GART, les formes de coopération en matière de mobilité sont multiples. Dans sa dernière publication sur le sujet³⁹, le GART identifie une dizaine de formes de coopération :

- les syndicats mixtes AOTU, ouverts ou fermés
- les syndicats mixtes SRU
- les syndicats mixtes de SCOT
- les inter-SCOT
- les associations comme « Movable » ou « Le Pilote »
- les coopérations contractuelles : par exemple la convention d'intermodalité du Finistère
- les coopérations informelles comme le comité de coordination des AOT en Alsace
- les sociétés publiques locales (SPL)
- et les groupements d'intérêt public (GIP) comme celui des îles de Guadeloupe

Ajoutons aussi les pôles métropolitains depuis la réforme territoriale de 2010. Ces différentes formes de coopération sont à géométrie variable puisqu'elles peuvent, dans certains cas, avoir pour membres, outre des AOT, des institutions n'ayant pas la compétence d'autorité organisatrice (par exemple une chambre de commerce et d'industrie), à l'inverse d'un syndicat mixte SRU qui n'accueille que des AOT. Notons surtout que toutes ces formes de coopérations peuvent être couronnées de succès, la clé étant souvent la volonté politique des différents membres de coopérer étroitement et activement pour faire aboutir un projet. Mais alors, pourquoi se tourner vers un syndicat mixte SRU plutôt que vers une autre forme de coopération ?

- ✓ *Une volonté politique d'officialiser une coopération en phase avec les objectifs de la loi SRU*

Au sein de ces dispositifs de coopération, le syndicat mixte SRU occupe une place particulière. L'un des atouts majeurs du syndicat mixte SRU est de permettre aux AOT de se réunir au sein d'une structure dédiée à la problématique des transports et pouvant coordonner des réseaux urbains et interurbains. Avant la loi SRU, les AOT pouvaient se regrouper au sein de structures, syndicats de communes ou syndicats mixtes notamment, leur permettant de coordonner leurs politiques de transports urbains. Mais elles ne pouvaient créer de telles structures pour gérer et coordonner les transports non urbains. Cet atout est à l'origine de la création de plusieurs syndicats mixtes SRU, dont les AOT membres étaient soucieuses, dans un contexte de périurbanisation, d'améliorer l'intermodalité sur des bassins de vie excédant l'échelle d'un PTU et donc nécessitant des mises en complémentarité entre réseaux urbains et non-urbains.

Les AOT interrogées dans le cadre de notre enquête mettent aussi en avant leur souhait de pouvoir s'appuyer sur une structure qui matérialise la volonté des membres, notamment par la signature des statuts, et qui, par conséquent, les incite à un engagement plus poussé que dans une coopération informelle.

Le syndicat mixte SRU, avec son personnel dédié, va également produire des documents, impulser des actions, fixer des réunions et des échéances, ce qui permettra de faire avancer plus rapidement un projet. A l'inverse, les acteurs de la mobilité interviewés dans le cadre de la présente étude relèvent que de simples réunions entre AOT débouchent parfois sur des résultats maigres ou qui mettront du temps à se concrétiser faute d'engagement, de temps et de moyens à consacrer de la part des participants.

39 « La coopération en matière de mobilité », GART, juin 2012

✓ *Profiter des avantages spécifiques aux SM SRU prévus par la loi*

Les raisons qui ont poussé à la création des syndicats mixtes SRU sont différentes selon les territoires. La souplesse donnée aux acteurs quant au montage d'un SM SRU et l'apport financier de ce type de structure peuvent être deux facteurs motivant plus ou moins fortement la décision politique de sa mise en place.

La souplesse du dispositif

Si le syndicat mixte SRU constitue une forme de coopération plus formelle qu'une simple entente bipartite non conventionnée ou qu'une conférence d'AOT par exemple, il n'en demeure pas moins qu'il est aujourd'hui perçu comme un outil très souple apprécié des acteurs de la mobilité. En effet, il procure une certaine flexibilité pour les acteurs décisionnels sur deux aspects : le périmètre de la coopération et la mise en œuvre des compétences.

- Une souplesse au niveau de la définition des périmètres

Comme présenté précédemment, cette souplesse tient, d'une part, à la possibilité de choisir librement le périmètre de compétence du syndicat. Ce périmètre peut par exemple être départemental alors que le conseil régional fait partie du syndicat (cas du SMTCO). Il peut être à cheval sur trois PTU (cas du SMITEEB), ce qui est impossible avec un syndicat mixte de droit commun. Il peut aussi inclure un PTU et des parties de territoires interurbains (cas du SMTS de Nancy) ou encore être fixé à l'échelle d'une aire urbaine (cas de Reims).

D'autre part, ce périmètre de compétence choisi librement ne correspond pas forcément au périmètre de mise en œuvre : certains syndicats définissent un périmètre de compétences large mais mettent en place des actions concrètes uniquement sur une partie de ce périmètre en se réservant la possibilité d'étendre par la suite ces actions.

- Une souplesse au niveau de la mise en œuvre des compétences

Enfin, la mise en œuvre des compétences elle-mêmes est très souple. Ainsi, certains syndicats mixtes SRU, possédant les compétences obligatoires et facultatives, ne mettent en œuvre les premières qu'à la marge. En effet, parmi les douze syndicats enquêtés, quelques-uns ont été créés avant tout pour prendre en charge l'organisation d'une ou plusieurs lignes de bus. Ces structures concentrent donc leurs efforts principalement sur cette mission, ne traitant qu'à minima, au moins les premières années suivant leur création, les compétences obligatoires prévues par la loi SRU.

La possibilité de bénéficier d'une ressource financière spécifique

Un autre avantage du syndicat mixte SRU réside dans la possibilité des AOT-membres d'instaurer un prélèvement spécifique créé par le législateur : le Versement Transport Additionnel (VTA). Cette ressource financière, assise sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés implantées dans les espaces à dominante urbaine (EDU), relève d'un mode de calcul qui varie selon que l'on se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur des PTU de l'EDU⁴⁰.

La recette VTA peut représenter sur certains territoires un montant conséquent (plus de 10 millions d'euros pour le SMTCO par exemple) et permettre ainsi la mise en œuvre de projets qui n'auraient pas abouti sans cette ressource. A Reims, au Mans, dans l'Oise et dans les Hautes-Pyrénées, le VTA permet d'améliorer la mobilité sans peser sur le budget des AOT-membres qui ne versent pas de contributions.

Les différents atouts du syndicat mixte SRU, conçu par le législateur comme une structure souple permettant de développer l'intermodalité au-delà de l'urbain et pouvant bénéficier d'une ressource financière spécifique, pourrait séduire de nombreuses AOT. Toutefois, les obstacles à la création de telles structures sont nombreux et conduisent parfois à des délais importants entre l'expression d'une volonté commune de coopérer et la signature effective des statuts du syndicat, comme le démontrent les différents projets de syndicats mixtes SRU encore en gestation⁴¹.

40 Voir §1.2.5.1

41 On notera notamment la création début 2013 de deux syndicats mixtes SRU au sein de l'agglomération lyonnaise, des réflexions en cours dans les deux départements de la région Picardie ainsi qu'en outre-mer.

3.1.2 Quels peuvent-être les freins au montage d'un SM SRU ?

La création d'un syndicat mixte SRU peut se heurter à des difficultés de nature juridique ou bien liées aux contextes locaux. La réforme des collectivités territoriales de décembre 2010 n'a pas été perçue par les acteurs de la mobilité interrogés comme un facteur bloquant la création de syndicats mixtes SRU ou le développement de leurs actions. Certains espéraient que cette réforme aille plus loin dans la rationalisation de la carte intercommunale et rapprocher ainsi le système d'organisation des transports des bassins de vie, quitte à ce que leur syndicat mixte SRU disparaisse de ce fait⁴².

Si la réforme des collectivités ne semble pas être un frein, le droit, parfois complexe et lacunaire dans certains domaines, peut retarder la mise en œuvre d'un projet. Le SMIRT, créé en 2009 sur la Région Nord-Pas de Calais, est un bon exemple en matière d'obstacles juridiques. Les 14 AOT présentes sur le territoire régional s'étaient accordées sur la création de ce syndicat mixte SRU dès 2006. Mais il a fallu attendre fin 2009 pour que les statuts soient effectivement signés. En effet, avant 2009, le législateur ne permettait pas l'adhésion d'un syndicat mixte de droit commun à un syndicat mixte SRU. Or, sur le Nord-Pas de Calais, plusieurs AOTU étaient des syndicats mixtes de droit commun et ne pouvaient donc pas adhérer au SMIRT. Daniel Percheron, Président du Conseil régional et moteur du projet, persuadé de la nécessité d'associer l'ensemble des AOT du territoire, est à l'origine du vote d'un amendement dans la loi ORTF du 8 décembre 2009 : c'est cet amendement qui donne aujourd'hui la possibilité à un syndicat mixte de droit commun d'adhérer à un syndicat mixte SRU. Il convient de noter toutefois, que malgré cette possibilité, il n'y a pas eu une recrudescence de création de syndicats mixtes SRU.

Mais les freins juridiques à la création d'un syndicat mixte SRU sont *in fine* relativement limités. Ceux liés au portage politique et à la crainte d'une perte d'autonomie de la part des AOT-membres sont plus nombreux. La création d'une instance de coopération quelle qu'elle soit, et plus encore lorsqu'elle implique un engagement fort de la part de ses membres comme c'est le cas pour les syndicats mixtes de type SRU, repose en grande partie sur la volonté des partenaires de faire aboutir le projet. Or, certaines AOT craignent parfois, avec le syndicat mixte SRU, de se voir déposséder de leur rôle d'autorité organisatrice, ce qui freine la concrétisation des souhaits affichés de coopération. On comprend aisément cette réserve lorsque le projet a pour ambition d'attribuer au syndicat mixte SRU la compétence optionnelle d'organisation d'une ou plusieurs lignes de transports en commun. Mais elle existe aussi dans le cas où le porteur de la démarche souhaite attribuer les seules compétences obligatoires au futur syndicat. En effet, si l'ambition du porteur est, par exemple, de mettre en place une tarification unique ou harmonisée à l'échelle de plusieurs réseaux grâce au syndicat mixte SRU, les AOT peuvent s'interroger sur la perte potentielle d'autonomie qui en résultera en matière de définition de leur politique tarifaire. Il faut donc, lors de la phase de montage du projet, rassurer l'ensemble des partenaires sur le rôle de la structure de coopération et définir d'un commun accord les domaines pour lesquels un « empiètement » de la part du futur syndicat est acceptable ou non⁴³.

En outre, les contextes politiques sur certains territoires rendent difficile les coopérations entre AOT et ce d'autant plus pour les formes institutionnalisées de coopérations telles que les syndicats mixtes SRU. Il faut toutefois relever que sur les douze structures enquêtées, les cas de blocages purement politiques, dus par exemple à des refus systématiques de compromis entre élus de bords politiques opposés, sont très minoritaires. Il semble exister au sein de ces territoires un certain consensus sur le fait qu'une meilleure complémentarité des réseaux doit être mise en œuvre.

42 cf partie 2.6 perspectives

43 Notons que, même lorsqu'il exerce la compétence facultative d'organisation des transports, le syndicat mixte SRU n'en devient pas pour autant une AOT. Il est, de ce point de vue, moins contraignant pour une AOT membre, en termes de perte d'autonomie, qu'un syndicat de droit commun dédié au transport qui lui se voit déléguer la compétence d'autorité organisatrice.

L'exemple des Bouches-du-Rhône

Dans certains espaces métropolitains, l'émergence d'une coopération en matière de transport est un enjeu fort et bien identifié depuis longtemps mais complexe à mettre en œuvre. Le cas du syndicat mixte SRU des Bouches-du-Rhône est représentatif des cumuls de problématiques (géographique, institutionnelle, politique, financière) pouvant être à l'origine d'un ralentissement du développement du partenariat :

- une problématique géographique marquée puisque, contrairement à d'autres espaces métropolitains intégrés, les agglomérations des Bouches-du-Rhône sont caractérisées par l'absence de continuité urbaine et par une certaine hétérogénéité ; on parle d'une « *géographie qui sépare* » avec les montagnes, la mer, l'étang de Berre ;

- une problématique institutionnelle puisqu'il s'agit d'un territoire sur lequel il existe une multitude d'autorités organisatrices de transports urbains qui disposent de compétences et de ressources financières propres (VT) et qui ne veulent pas perdre leur autonomie avec la création d'un SM SRU ; en outre, les intérêts des uns et des autres demeurent très hétérogènes ;

- une problématique politique puisque des tensions existent entre les échelons et à l'intérieur de ceux-ci, ce qui nécessite la recherche d'un consensus : les tentatives de coopération trop unilatérales peuvent être mal perçues ;

- une problématique financière liée au fait que chaque AOTU et ses exploitants n'ont pas le même niveau de charges et d'endettement. La crainte que la mise en commun de moyens soit destinée à payer les réseaux dont les charges sont les plus lourdes se fait ressentir.

Mis à part la problématique géographique assez spécifique, ce qui est dit ici pour les Bouches-du-Rhône peut s'appliquer à de nombreux espaces métropolitains.

Il convient de porter une attention particulière aux impacts de la probable création de métropoles dans ces espaces.

3.1.3 Quels sont les éléments facilitateurs pour le montage d'un SM SRU ?

La volonté commune des AOT de se fédérer au sein d'un syndicat mixte SRU a pu, sur certains territoires, bénéficier de circonstances favorables, qui peuvent tenir à une coopération locale pré-existante, à un projet fédérateur, à la conviction d'un élu, ou à des considérations plus pragmatiques.

Les six premiers syndicats mixtes SRU, mis en place avant 2005, résultent de la transformation de structures partenariales pré-existantes dédiées à la gestion de réseaux de transports locaux, à savoir :

- trois syndicats mixtes de droit commun (Charente-Maritime, agglomération du Mans et Nancy Suburbain),
- trois syndicats intercommunaux à vocation unique (un SIVU pré-existant au SMITEEB et deux SIVU⁴⁴ pré-existants au syndicat mixte SRU de la presqu'île de Guérande),
- et une société d'économie mixte détenue en majorité par le Conseil Général de l'Hérault (SMTCH).

44 Le syndicat des transports du Pays blanc et celui de Brière-Vilaine

Dans les cas présents, il s'agissait de maintenir et de pérenniser les services existant à l'échelle de l'ancien périmètre, c'est-à-dire sur des bassins de vie bien identifiés.

Il faut donc attendre 2005 pour voir se créer des syndicats mixtes SRU « ex-nihilo », résultants de la volonté des AOT d'améliorer la complémentarité entre différents réseaux en mettant sur pied une politique intermodale renforcée. Cependant certaines de ces démarches étaient précédées là-aussi de coopérations, certes moins formelles que des syndicats mixtes de droit commun ou des SIVU, mais qui avaient posé les bases d'une structure plus « intégratrice ».

Par exemple, sur le département des Bouches-du-Rhône, un grand nombre d'AOT et d'exploitants s'étaient réunis, préalablement à la création du syndicat mixte SRU en 2009, autour d'un projet commun d'information multimodale : « le Pilote ». Le dialogue était donc déjà engagé entre les acteurs locaux de la mobilité. En Picardie, des réflexions sur la mise en place de nouveaux syndicats mixtes SRU, en plus du SMTCO, sont amorcées depuis plusieurs années. Elles aboutiront peut-être à court ou moyen terme, notamment car les AOT locales échangent au sein du Comité régional des partenaires des transports collectifs (CRPTC) qui réunit depuis 2006, outre les autorités organisatrices, des exploitants, des associations, et des syndicats de transporteurs.

Dans le Nord-Pas-de-Calais, l'échelle régionale est perçue comme le bon périmètre pour traiter des problématiques de transport et ce depuis les années 1970 et l'élaboration des premiers Schémas Régionaux de Transport⁴⁵. La taille relativement modeste de cette région, composée de 2 départements, et sa très forte urbanisation, sont sûrement des explications pour ce consensus autour de l'échelle régionale. Une instance regroupant les techniciens de l'ensemble des AOT de la région, un GART régional, se réunit régulièrement depuis les années 90 pour travailler sur des thématiques telle que l'intermodalité... Ces réunions ont abouti à l'élaboration d'une charte d'intermodalité signée par de nombreuses AOT en 1999 avec pour objectif majeur d'améliorer les interconnexions entre réseaux sur le périmètre régional. Ce n'est donc pas vraiment une surprise si, sur ce territoire, un syndicat mixte SRU, le SMIRT, a été créé à l'échelle régionale.

L'existence d'un projet spécifique et fédérateur pour un territoire donné dépassant les limites institutionnelles de chaque AOT peut constituer un élément déclencheur pour la mise en place d'un SM SRU comme le montre le retour d'expérience :

- Le SMTCO (département de l'Oise) et le SYMITAM (Alpes Maritimes) ont été créés dans le cadre de politiques d'aménagement du territoire. Le premier participe à la mise en œuvre de l'Agenda 21 du Conseil Général de l'Oise ; le second est le fruit des réflexions menées suite au diagnostic des déplacements des ménages résidant sur la bande côtière des Alpes-Maritimes.
- Outre le développement du site « Le Pilote », site d'information multimodale préexistant (cf. SUPRA), le syndicat mixte SRU des Bouches-du-Rhône travaille également sur la mise en place de flashcodes⁴⁶ aux arrêts de transports en commun. Ce type d'action innovante et communicante permet de séduire les usagers mais aussi les AOT-membres les moins convaincues et ainsi de renforcer la cohérence au sein même du syndicat en vue de projets à venir.
- Le SMIRT répond, lui, à l'objectif acté depuis plusieurs années par les AOT du Nord-Pas de Calais d'instaurer à terme un support billettique unique pour l'ensemble des réseaux de la région. Cette carte « pass'pass » régionale est le projet fédérateur ayant su réunir l'ensemble

45 Alors que la Région Nord-Pas de Calais ne faisait pas partie des régions pilotes des premiers Schémas Régionaux de Transport (lancés en 1974), elle entama l'élaboration d'un SRT en 1975. Cette mobilisation régionale donna naissance au Transport Collectif Régional (TCR) du Nord-Pas-de-Calais avant que la région devienne pilote de la régionalisation du ferroviaire en 1997 suite aux propositions du sénateur Haenel (1994) qui préfigure déjà l'enjeu du SMIRT : « Une instance de concertation régionale pourrait être créée afin de coordonner les politiques de déplacements, dans le respect du principe de non tutelle d'une collectivité locale sur une autre. Elle réunirait la Région, les départements et les villes ayant un périmètre de transport urbain, avec pour objet de rendre cohérentes les actions des différents organisateurs ». Voir aussi Richer C. (2009), « Transports publics et recompositions territoriales dans le Nord-Pas-de-Calais », *Mappemonde*, n°95, 3-2009.

46 pictogrammes composés de carrés qui peuvent notamment être décodés par des téléphones mobiles disposant du lecteur adéquat

des acteurs locaux de la mobilité. « *Sans ce type d'action-phare, il est difficile de mettre tout le monde autour de la table et de donner au syndicat [mixte loi SRU] les moyens d'avancer* » souligne un de nos interlocuteurs, membre d'une AOT sur une autre Région que le Nord-Pas de Calais.

Les actions concrètes légitiment l'existence de la structure ; c'est pourquoi on constate que plusieurs syndicats mixtes SRU qui se sont rapidement investis dans des actions symboliques et pragmatiques.

Par ailleurs, il apparaît que le portage politique d'un élu d'envergure constitue un atout décisif pour lancer le projet, convaincre les partenaires puis porter des actions ambitieuses. Plusieurs syndicats ont vu le jour grâce à l'investissement d'un élu d'envergure locale ou nationale. Ce dernier a fédéré l'ensemble des AOT locales autour de son projet de titre unique et a « fait voter » un amendement à l'assemblée nationale pour permettre l'adhésion de syndicats mixtes de droit commun à un syndicat mixte SRU, point qui constituait un facteur bloquant dans le Nord-pas de Calais.

Notons que cette « filiation » du SMIRT à la Région ne semble pas, pour l'instant, causer de blocage avec les autres AOT. Le chargé de mission mobilité de l'une des AOT interrogées dans le cadre de notre enquête affirme même que « *le portage politique de la Région est important et légitime car c'est l'AOT qui englobe toutes les autres et elle possède des gares TER dans toutes les AOTU, ce qui justifie ce type d'initiatives en matière d'intermodalité : ce portage est donc plus facile à accepter par les autres AO* ».

3.1.4 Le rôle ambigu du VTA dans le choix de créer un syndicat mixte SRU

Le versement transport additionnel (VTA) est une ressource créée spécifiquement pour financer les missions d'un syndicat mixte SRU. Elle peut donc être perçue comme un facteur incitatif à la création de cette formule de coopération dans un contexte de difficultés budgétaires pour toute AOT. Cependant, à la question « *est-ce que le VTA vous a incité à créer un syndicat mixte SRU ?* », les réponses sont très variées. D'une part, pour certains, la question d'un éventuel VTA ne se pose même pas puisque la perception du VTA ne s'avère pas toujours possible (principe de taux plafond du cumul des deux types de versements transport) ou intéressante (volume financier faible). D'autre part, les réponses obtenues sont très liées au rôle qu'a pu jouer le VTA dans le montage du syndicat mixte SRU.

Pour certaines structures, le VTA est considéré comme un avantage financier. Comme nous l'avons déjà précisé, cette ressource, assise sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés implantées dans les espaces à dominante urbaine (EDU), relève d'un mode de calcul qui varie selon que l'on se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur des PTU de l'EDU. La recette VTA peut représenter sur certains territoires un montant important et permettre ainsi la mise en œuvre de projets qui n'auraient pas abouti sans cette ressource. A Reims, au Mans, dans l'Oise et dans les Hautes-Pyrénées, le VTA permet d'améliorer la mobilité sans peser sur le budget des AOT-membres qui ne versent pas de contributions.

Dans l'Oise, la configuration territoriale avec une part très importante de communes à dominante urbaine et l'existence de PTU ne dépassant pas 100 000 habitants, est parfaitement adaptée au prélèvement du VTA, qui rapporte un montant de 10 millions d'euros par an au SMTCO (alors même que le syndicat n'applique pas le taux maximum). Dans ce cas, la nouvelle taxe a joué un rôle de facilitateur, d'incitation forte à l'émergence d'une structure de coopération prenant la forme d'un SM SRU. Le cas de Fil Vert s'en approche.

A Reims ou autour du Mans, la possibilité de prélever le VTA a eu un impact décisif dans le choix de la structure. En effet, la mise en place d'une ligne de bus en bordure du PTU a pu être réalisée sans puiser dans les ressources des collectivités associées, ce qui aurait pu être un facteur bloquant. L'outil

VTA a ainsi permis de débloquer des situations mais a paradoxalement figé l'organisation intercommunale en évitant de poser la question de l'intégration des communes périphériques à l'EPCI principal.

Pour autant, le VTA n'est pas toujours un facilitateur pour le développement des syndicats mixtes SRU. Certains acteurs de la mobilité jugent en effet sa mise en œuvre trop complexe, car difficile à faire accepter aux employeurs locaux et son produit trop limité, notamment dans les secteurs où des PTU importants se jouxtent.

Une partie des personnes interviewées souligne ainsi que le VTA, comme d'ailleurs le VT en général, est une recette dont le montant n'est pas acquis, du fait de son assise sur le tissu économique local, il peut varier dans le temps de manière sensible : en temps de crise, les délocalisations potentielles de grandes entreprises ou l'arrêt de certaines activités sont à prendre en compte. De plus, instaurer un nouveau prélèvement auprès des professionnels locaux peut constituer un choix politique difficile. Ainsi, certains syndicats mixtes SRU, à la recherche de recettes supplémentaires pour développer leurs actions, ont envisagé un temps l'instauration d'un VTA avant de se rétracter pour ménager le tissu économique local. La crise économique et financière actuelle semble jouer un rôle non négligeable, pour le moins sur les perceptions des acteurs de la mobilité et par conséquent sur la prise de décision : *"A l'époque [...], le contexte économique n'était pas le même. Il était plus facile de faire accepter aux entreprises un nouveau prélèvement tel que le VTA. Aujourd'hui, si on crée de nouveaux syndicats mixtes SRU, il sera difficile de faire passer ce type de mesure à cause de la crise "* déclare le responsable du service mobilité de l'une des AOT rencontrée dans le cadre de notre enquête.

Toutefois, il faut noter que le VTA peut être perçu comme un moyen de rétablir une certaine équité entre les entreprises localisées dans les PTU et celles en dehors qui, pour l'instant, ne participent pas au financement des transports publics urbains. Un prélèvement à 0,5% dans le périurbain peut ainsi limiter l'avantage financier des entreprises à s'implanter en bordure extérieure du PTU.

Enfin, le montant du VTA peut être une vraie source de blocage entre les AOT partenaires. Actuellement, certains projets de création de syndicats mixtes SRU achoppent notamment à cause de fortes disparités sur le montant de VTA potentiel sur les territoires concernés. Comment convaincre une AOT possédant un VTA potentiellement élevé de s'associer à une AOT qui ne peut « amener » qu'un VTA très faible ? Le levier financier est évidemment au cœur du jeu d'acteurs, notamment en termes de définition des périmètres.

3.2 Les modalités de gouvernance des SM SRU

Une fois le syndicat mixte SRU officiellement créé, il faut trouver un mode de fonctionnement adéquat pour le faire vivre, lui donner une légitimité et lui permettre de mettre en œuvre ses prérogatives. L'élaboration des statuts est un moment clé pour instaurer des règles de fonctionnement qu'il faudra ensuite mettre en pratique en trouvant un équilibre entre :

- la recherche de consensus pour faire avancer ensemble les AOT-membres du syndicat, qui n'avaient pas toujours l'habitude de travailler collégalement ;
- l'efficacité procédurale qui permet aux projets d'avancer et au syndicat de trouver une légitimité dans les actions qu'il met en œuvre.

3.2.1 La répartition des pouvoirs entre les adhérents

Tous les syndicats mixtes définissent dans leurs statuts une règle de répartition des sièges au comité syndical, le principal organe de décision. Le nombre de délégués par membre du syndicat témoigne des pouvoirs respectifs au sein de la structure. Les règles de répartition peuvent varier en fonction de la population, du potentiel fiscal ou d'un accord entre partenaires. Mis à part pour les syndicats mixtes SRU qui se financent exclusivement avec le prélèvement du VTA, les clés de répartition des contributions financières des adhérents sont fixées dans les statuts. Même si les plus petites institutions sont généralement sur-représentées au comité syndical, on observe **deux grandes tendances** assez contrastées :

- la **proportionnalité**, visant à dégager un ou deux acteurs pilotes du syndicat, majoritaire(s) dans le comité syndical et principal(aux) contributeur(s) au financement ;
- l'**égalité**, visant à niveler le pouvoir des adhérents dans le comité syndical indépendamment de leur participation financière.

La première tendance se retrouve fréquemment pour les syndicats mixtes qui ont en charge l'exploitation d'une ligne ou d'un réseau de transport et sont donc amenés à gérer des budgets importants. Dans ce cas, la répartition des pouvoirs (exprimée en nombre de sièges) et la participation financière sont relativement proportionnelles : l'acteur ou les acteurs à l'initiative de la coopération « gardent la main » sur le syndicat.

Le rôle de chef de file est particulièrement visible dans le syndicat mixte de l'Hérault où l'initiateur de la coopération est à la fois le principal contributeur (plus de 75% du financement) et le détenteur de la majorité absolue des sièges au comité syndical (60% soit 18 sièges sur 30). Étant donné l'importance des missions transférées au syndicat mixte par le conseil général, celui-ci a souhaité garder la majorité, même si cela peut conduire certains acteurs locaux à penser que l'organisation des transports interurbains reste « très départementale ».

Les autres cas attestent surtout de l'existence d'un binôme d'acteurs, en l'occurrence une communauté urbaine ou d'agglomération (en général la principale AOTU du territoire) et un conseil général, qui se répartissent strictement et équitablement financements et sièges (50-50) : c'est le cas au SMTS (entre la communauté urbaine du Grand Nancy et le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle), au SMTSR (entre la communauté d'agglomération de Reims Métropole et le Conseil Général de la Marne) et dans le syndicat mixte de Guérande (entre la communauté d'agglomération de Cap Atlantique et le Conseil Général de Loire-Atlantique).

Dans le cas du syndicat de l'Étang de Berre, le conseil général est adhérent mais a un rôle effacé tandis que les EPCI du Pays d'Aix (45%), de Marseille-Provence-Métropole (30%) et de l'Agglopolé Berre-Salon-Durance (20%) se partagent le leadership du syndicat.

Cette première tendance marquée par la « proportionnalité », témoigne de la recherche d'un acteur ou deux acteurs forts aptes à faire vivre de manière pérenne le syndicat. L'organisation de ces structures

est généralement motivée par un besoin d'arbitrer sur des compétences lourdes et coûteuses, en l'occurrence l'organisation de services de transport.

La seconde tendance qui se dégage de la répartition des sièges et des financements entre les membres d'un syndicat s'appuie sur un partage des pouvoirs. Dans ce cas, même si l'initiative de la structure relève d'un seul acteur et même si un acteur est amené à contribuer financièrement plus que les autres, l'organisation du syndicat est motivée par une distribution consensuelle des pouvoirs.

Ce partage a tendance à répartir les sièges en trois parts égales : 1/3 pour le Conseil Général, 1/3 pour la principale AOTU et 1/3 pour les autres AOTU comme dans les Alpes-Maritimes, dans les Bouches-du-Rhône et en Charente-Maritime. Ce partage des pouvoirs est encore plus marqué dans le cas du SMIRT où le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais qui pèse 75 % du budget, ne dispose que de 20% des sièges (7 sièges). Les 2 Conseils généraux se partagent 7 autres sièges tandis que les 11 AOTU disposent de 19 sièges. L'acteur régional a souhaité impulser une coopération élargie par un financement fort tout en essayant d'impliquer -et de responsabiliser- les différents partenaires en recherchant une organisation collégiale. Par exemple, aux 14 membres du SMIRT répondent 14 postes de Vice-Présidents. Notons que la part de la Région Nord-Pas-de-Calais dans le financement du syndicat (75%) est appelée à diminuer lorsque ce dernier aura trouvé son « régime de croisière ».

Certains comités syndicaux fonctionnent suivant le principe d'une présidence tournante entre les élus des AOT membres. Ce principe permet également à tous les adhérents de s'impliquer durant une période donnée et d'être responsabilisé dans leur mission de coopération.

Ce mode de fonctionnement part du postulat que la recherche du consensus est la clé d'une coopération efficace. Il donne la possibilité aux acteurs qui n'étaient pas forcément à l'initiative, de s'exprimer et de décider au même titre que les autres. Cette gouvernance est rendue possible par des compétences relevant d'enjeux partagés et souvent facilitée par la gestion d'un budget limité.

3.2.2 L'organisation de la gouvernance au sein du syndicat

Le statut du syndicat fixe la gouvernance au sein de l'organisme de coopération. Le fonctionnement des syndicats mixtes SRU repose sur un comité syndical qui est l'instance de validation des décisions et de vote du budget. C'est l'assemblée délibérante de la structure, qui réunit un collège d'élus des AOT membres désignés selon les principes évoqués précédemment. Sa taille est variable selon le syndicat considéré et peut comprendre de six (syndicats mixtes SRU de Reims ou du Mans) à une trentaine de sièges (SMIRT, syndicats de l'Hérault et de l'Oise). Il se réunit généralement une fois par trimestre, soit trois à quatre réunions par an. Organe central de délibération, le comité syndical peut également être à l'initiative de propositions d'actions portées par les élus en lien avec les attentes de la population comme dans le cas du SMTCO.

Le comité syndical peut être utilement secondé par d'autres organes de fonctionnement afin d'améliorer la gouvernance d'ensemble. En effet, le comité syndical ne peut pas remplir toutes les missions de coopération :

- il ne rassemble que des élus alors que des missions techniques peuvent être utiles à la connaissance des dossiers avant leur proposition de validation auprès des élus du comité syndical ;
- il s'intéresse en priorité à l'administration du syndicat d'un point de vue général, comme toute structure syndicale ; il n'apparaît donc pas toujours l'organe le plus adapté pour des débats et réflexions sur des thématiques plus précises (ne nécessitant pas de délibérations systématiques) ;
- il ne rassemble que ses adhérents, membres du syndicat, alors que d'autres acteurs peuvent avoir un rôle-clé à jouer dans la « gouvernance des mobilités » à l'échelle du syndicat (exploitants de réseaux, publics ou privés, établissements publics, acteurs économiques, AOT non membres du syndicat...).

Ainsi, certains syndicats mixtes SRU ont mis en place une structure de gouvernance renforcée. Nous présentons ici, sur la base d'exemples, les différents types de structures mises en place.

Le SMIRT Nord Pas-de-Calais a choisi un mode de gouvernance articulant trois instances autour du comité syndical.

En premier lieu, l'activité du SMIRT s'organise à partir des réunions du Bureau qui ont lieu en moyenne deux fois par an. Ce bureau est composé du président et des 14 vice-présidents du SMIRT - soit un vice-président par AOT adhérente- ce qui garantit une représentativité de tous les partenaires.

En deuxième lieu, le SMIRT a mis en place des commissions thématiques pour parvenir aux objectifs qui sont fixés dans ses statuts. Ces commissions sont des lieux d'échanges entre élus et techniciens des AOT sur des sujets précis, ce qui favorise les réunions productives avec les interlocuteurs concernés par le thème, voire spécialistes du domaine. Il y a trois à quatre réunions annuelles pour chacune des cinq commissions thématiques intervenant sur les problématiques suivantes :

- la billettique et l'information voyageurs,
- la coordination de l'offre de transport,
- la tarification,
- l'accessibilité des transports publics,
- la communication, les études et statistiques.

Ces commissions thématiques ne sont pas imperméables les unes par rapport aux autres. Cependant, fixer des thèmes permanents -même si les différentes commissions sont plus ou moins actives selon l'actualité- assure une lisibilité des objectifs du syndicat et une acculturation continue des membres. Le poids des commissions thématiques dépend de l'implication des élus y participant. Ces instances n'ont pas toujours vocation à prendre des décisions, elles peuvent utilement favoriser les échanges de bonnes pratiques ou le partage d'expériences. Ainsi, le SMIRT est perçu comme une structure légitime de débats et d'échanges entre des AOT confrontées souvent aux mêmes problématiques.

En troisième lieu, il existe des groupes techniques, plus informels, qui sont chargés de préparer les travaux des commissions. Ils se réunissent une à deux fois pour préparer chaque commission thématique.

Au final, une architecture se met en place : le bureau fixe les orientations du syndicat, qui seront étudiées et débattues dans les commissions thématiques (avec le travail préparatoire des groupes techniques), avant, le cas échéant, que les décisions prises soient votées et entérinées par le conseil syndical du SMIRT.

D'autres cas se rapprochent du fonctionnement mis en place au SMIRT, comme celui des Alpes-Maritimes. Des travaux en commission réunissant des élus sont complétés par des réunions techniques plus ou moins fréquentes en fonction des dossiers d'actualité : « *Lors de la phase d'élaboration et de mise en place du SIM et de la carte Azur, les comités techniques étaient mensuels* » précise ainsi un de nos interlocuteurs. L'élaboration des projets du Symitam s'effectue au cours de ces commissions et des réunions techniques. Elle est ensuite validée par le comité syndical.

En complément des instances traditionnelles, le SMTCO (Oise) s'appuie quant à lui sur plusieurs organismes consultatifs, internes ou externes au syndicat, visant à améliorer le fonctionnement du syndicat :

- le comité technique interne des directeurs/trices transport ou des directeurs généraux des services des AOT membres. Il se réunit à chaque fois qu'un nouveau projet de transport est lancé par une AOT membre afin d'intégrer cette nouvelle offre de manière cohérente dans le système global de transport public local. Selon le SMTCO, il s'agit d'une « *instance capitale (...) pour les relations entre élus et techniciens* » qui a pour objectifs « *d'évaluer les rapports du SMTCO et d'orienter les décisions du comité syndical* » (GART 2002) ;
- le comité des partenaires du transport public, organe consultatif, composé des représentants des organisations syndicales de transport collectif et des associations d'usagers (GART 2012). Le SMTCO participe également aux comités de lignes TER mis en place par la Région pour cibler les attentes des usagers ;

- le comité des élus locaux, composé de représentants des collectivités et structures intercommunales associées par convention sur des actions de développement de l'offre de transport collectif (GART 2012) ;
- trois comités de Bassins de vie (Est/Centre/Ouest) à l'échelle du département, instances de concertation, composés de représentants des associations, des entreprises, des services publics (hôpitaux, centres administratifs, services sociaux, pôles emplois...), des usagers et des élus locaux. Ils sont consultés régulièrement pour la prise en compte des besoins en matière d'offre de transports collectifs et de coordination.

Certains syndicats mixtes s'ouvrent à d'autres acteurs via des instances consultatives comme dans les Bouches-du-Rhône, où il existe un conseil des membres associés avec notamment la SNCF, les chefs d'entreprises, la CCI et la RTM.

Les enjeux d'une bonne gouvernance concernent principalement l'efficacité des actions et la légitimité de l'interlocuteur syndical. Les actions sont plus efficaces à partir du moment où elles sont préparées collégialement *-on pourrait dire co-construites-* et appropriées, par ceux qui vont les appliquer et par ceux qui vont les utiliser. Le rôle du syndicat gagne en légitimité s'il devient un interlocuteur central pour les problématiques de mobilité et associe plus largement les acteurs impliqués, au-delà même des adhérents.

3.2.3 Les ressources humaines : élus et personnels techniques

Les personnels techniques jouent un rôle central dans le fonctionnement de la structure. En effet, le syndicat mixte SRU doit rendre compte des avancées et fixer des échéances afin de stimuler la coopération. Comme nous l'avons observé dans la partie précédente, le fonctionnement du syndicat repose généralement sur des réunions, dans le cadre de comités syndicaux ou de diverses commissions, qu'il convient de préparer pour qu'elles soient productives. La mission du personnel du syndicat est donc d'assurer ce bon fonctionnement. Ce personnel peut soit être mis à disposition par un ou de plusieurs membres du syndicat mixte SRU, soit être employé directement par celui-ci. Les entretiens réalisés auprès des syndicats mixtes SRU témoignent de l'importance de disposer d'un personnel dédié. Cela contribue à une plus grande clarté. La mise à disposition du personnel des membres du syndicat pour une part faible du temps de travail, peut apparaître comme une solution transitoire pratique, mais pas comme un engagement de long terme : les agents peuvent considérer leur mission au sein du syndicat mixte SRU comme secondaire, ou percevoir les sollicitations du syndicat comme « du travail en plus ». Au final, le fonctionnement de la coopération peut être altéré et l'efficacité des missions du syndicat largement réduite.

« Le fait que le syndicat ne possède pas de personnel propre fait que l'on est obligé de dégager du temps 'en plus' pour se consacrer à [notre syndicat mixte SRU]. Ce n'est pas toujours facile et tout le monde n'y met pas de la bonne volonté. Du coup, il est parfois difficile de fixer des réunions. On se réunit deux à trois fois par an, pas beaucoup plus. »⁴⁷

Au-delà des missions propres au syndicat, la participation aux réunions implique une disponibilité des représentants invités, que ce soient des élus ou des techniciens. Or, un syndicat mixte SRU n'a pas d'autorité hiérarchique sur le personnel des AOT et ne peut donc pas les contraindre à assister à une réunion ou à contribuer à un projet. Il est donc souvent difficile de réunir les élus comme les techniciens ; ceux-ci ne perçoivent pas toujours les activités du syndicat comme un travail complémentaire indispensable. Au final, les moyens ne sont pas toujours à la hauteur des enjeux du syndicat mixte alors même que l'implication des personnels apparaît décisive pour faire progresser la coopération.

Les personnes interviewées soulignent, en outre, que les élus ont un rôle-clé dans la gouvernance du syndicat mixte. Un portage politique fort permet de stimuler la coopération en assurant une mobilisation élargie autour des projets du syndicat. En d'autres termes, selon les acteurs de la mobilité rencontrés dans le cadre de notre étude, ce sont principalement les élus qui ont la responsabilité de convaincre de l'enjeu de la coopération.

⁴⁷ Témoignage d'un agent mis à disposition par une AOT membre, pour une petite partie de son temps de travail

« Auparavant, les coopérations bilatérales existantes impliquaient surtout des échanges entre techniciens. Avec le SMIRT, les élus seront impliqués plus directement car ils doivent participer aux comités syndicaux. »⁴⁸

L'intérêt du syndicat mixte SRU est « d'institutionnaliser » la coopération, en allant au-delà d'une simple coopération technique. Contrairement à d'autres instances informelles qui peuvent fédérer des AOT, le syndicat mixte SRU permet de « réaliser les décisions actées ». Une fois que la décision est votée en comité syndical, le SM SRU est chargé de la réalisation concrète. L'implication des élus est donc décisive et permet au syndicat mixte de gagner en efficacité. Certains syndicats considèrent que la participation d'élus « d'envergure » renforcent la structure mais encore faut-il qu'ils s'investissent dans leur mission et qu'ils jouent leur rôle de représentant du syndicat. L'institutionnalisation de la structure de coopération est donc un atout mais aussi une fragilité : il est souvent difficile de mobiliser des élus de premier plan en charge de nombreux mandats et de garantir leur disponibilité.

En outre, la forte implication des élus dans une structure syndicale a également des conséquences en termes de rythme et de régularité. Ainsi, lorsqu'un syndicat associe des collectivités régionales, départementales et des EPCI, le rythme des élections, désynchronisé, risque d'introduire une « volatilité » des élus au sein de ces structures. A titre d'illustration, un syndicat mixte SRU créé en 2007 avec les différents échelons d'AOT évoqués aurait observé un renouvellement de ses représentants en 2008 (élections municipales), en 2010 (élections régionales) et en 2011 (élections cantonales), ce qui peut constituer une difficulté pour la mise en place d'une coopération institutionnelle stable. En effet, à chaque scrutin local, il faut organiser de nouvelles élections de représentants au sein du syndicat mixte SRU.

Enfin, un autre frein potentiel à l'institutionnalisation des structures de coopération est lié aux clivages politiques. Il y a une grande probabilité que les élus réunis dans un syndicat mixte SRU ne soient pas tous du même bord politique. Il faut ainsi veiller à l'équilibre des représentativités. Sur ce plan, les syndicats mixtes SRU se distinguent par la recherche systématique du consensus tous bords politiques confondus. Le SMIRT cherche à obtenir une adhésion de tous les membres lors d'un vote, tandis que le SMTCO précise que, depuis quatre ans, toutes les décisions ont été prises à l'unanimité. « L'unanimité » est un véritable credo de la gouvernance des syndicats mixtes SRU. Les clivages politiques semblent peu bloquants au sein de ces structures. Deux raisons peuvent être avancées : la première est que « l'intensité politique » des syndicats mixtes SRU reste encore faible, et donc que l'expression des clivages demeure larvée, les élus préférant défendre une revendication communale plus visible pour l'électeur. La seconde raison repose sur le constat que les compétences et les actions menées par les syndicats mixtes SRU -information multimodale, tarification intégrée...- sont relativement consensuelles et répondent à des enjeux partagés au-delà des clivages politiques.

48 Extrait d'un entretien réalisé auprès d'un membre du SMIRT

3.3 Les résultats d'une bonne gouvernance pour le citoyen et pour les AOT

Comment juger de l'efficacité ou de la pertinence des syndicats mixtes SRU ? Deux approches sensiblement éloignées permettent de présenter des premiers éléments de réponse.

- La première approche consiste à analyser les résultats propres des syndicats : comment arrivent-ils à mettre en œuvre leurs compétences, quels sont les résultats visibles pour l'usager ? Est analysé ici si les missions ont été mises en œuvre plus rapidement, de manière plus économique, plus rationnelle qu'en l'absence de syndicat mixte SRU. L'action développée dans ce cadre de gouvernance est-elle plus performante que l'addition des actions individuelles des membres ?

Dans ce type d'approche est analysé notamment le gain économique pour les AOT-membres. Sur ce point, l'une des personnes interviewées, directeur du service mobilité d'une AOT adhérente du SMIRT, souligne que « *le SMIRT permet de mutualiser les moyens ce qui pourrait engendrer à terme des économies d'échelle en mutualisant la communication ou en faisant des achats groupés pour la billetterie par exemple* »⁴⁹.

Outre le gain financier, les AOT peuvent également espérer un gain de temps quand elles rejoignent un syndicat mixte SRU. Lorsque ce dernier dispose de son propre personnel ou d'un personnel mis à disposition mais dédié pour 100 % de son temps de travail à la réalisation des missions du syndicat, les AOT-membres peuvent entièrement déléguer certaines missions à la structure de coopération. Il en résulte un gain pour l'AOT qui pourra consacrer moins d'heures et d'énergie à la mise en place, par exemple, d'une information multimodale performante qui est l'une des missions-phares des syndicats mixtes SRU.

Pour l'usager, l'un des intérêts majeurs d'une meilleure coopération entre AOT est l'harmonisation des tarifs sur les différents réseaux couverts par le syndicat. L'annexe 4, qui présente les tarifs appliqués sur les réseaux des AOT-membres du SMIRT, témoigne de la nécessité de simplifier le système tarifaire actuel, sur le Nord-Pas de Calais comme ailleurs. Cette multiplicité et cette hétérogénéité des tarifs constituent un vrai frein à la perméabilité entre réseaux et à l'intermodalité. Toutefois, harmoniser les tarifs, voire proposer une intégration tarifaire, demeure une ambition élevée, notamment, car certaines AOT peuvent craindre une perte d'autonomie dans la définition de leur politique tarifaire⁵⁰. Un de nos interlocuteurs souligne ainsi que cette harmonisation est primordiale pour l'usager mais que « *cet objectif sera difficile à atteindre car il faudra convaincre toutes les AOT-membres d'adopter les mêmes tarifs : ça ne se fera pas avant 15 ou 20 ans.* »

Il semble plus aisé de se concentrer sur la mise en place de systèmes d'information multimodale (SIM) de plus en plus performants permettant notamment des calculs d'itinéraires porte à porte et qui engloberont bientôt l'ensemble des solutions mobilité à disposition, dont les services de transports à la demande, co-coiturage et d'autopartage voire de vélos partagés présents sur le périmètre de recherche de l'usager. Ces SIM sont en plein essor, plusieurs syndicats mixtes SRU proposant ce type d'outils aujourd'hui, d'autres projetant d'élaborer leur SIM à moyen terme. Ici, le rôle de la structure de coopération formalisée (donc plus contraignante qu'une coopération informelle entre AOT), tel que le syndicat mixte SRU, semble primordial aux yeux des personnes interviewées : pour plusieurs d'entre elles, sans cette structure de coopération formelle, les AOT et leurs opérateurs de transports en

49 Naturellement, il est également possible de réaliser un groupement de commande hors du contexte syndicat mixte SRU.

50 voir 3.1.2

commun accepteraient peut-être plus difficilement de partager leurs données pour alimenter la base du SIM⁵¹.

Un des acteurs de la mobilité interrogé met en avant la légitimité d'une structure de coopération composée et reconnue par l'ensemble des AOT d'un territoire : « *le SMIRT sera la structure légitime pour réunir l'ensemble des informations des différents réseaux* ».

Plusieurs syndicats mixtes SRU se sont également lancés dans la mise en place d'équipements billettique harmonisés associés à des cartes à puces permettant de charger différents titres de transports. Ces mesures facilitent bien entendu l'intermodalité mais il faut souligner que leur efficacité reste limitée tant que l'harmonisation tarifaire n'est pas réalisée. En outre, elles se heurtent à des problématiques techniques, dont la résolution peut être très chronophage. Il convient donc de bien savoir quelle utilisation on souhaite faire de la billettique pour éviter des incompatibilités techniques et de faire un bilan des coûts et bénéfices liés à la billettique. A noter que le syndicat mixte SRU peut permettre de faire baisser ces coûts par le recours aux achats groupés.

- La seconde approche repose sur l'idée que le syndicat mixte SRU est « une scène d'acteurs » dont la finalité n'est pas le résultat en lui-même mais la rencontre, l'acculturation, le partage d'expériences et de pratiques. Dans ce cas, l'efficacité de la structure ne se lit pas seulement à travers les actions mises en œuvre par le syndicat, mais en regardant également le gain d'efficacité de l'action propre des AOT adhérentes au syndicat. L'action de ces AOT peut gagner en pertinence à partir du moment où elle a lieu dans le cadre d'une démarche concertée qui permet de favoriser les synergies.

L'un de nos interlocuteurs dans le Nord-pas de Calais souligne ainsi que « *le SMIRT va permettre de parfaire certaines compétences grâce aux échanges avec les autres AOTU* ». Le syndicat mixte SRU n'est pas uniquement perçu comme un outil permettant de mutualiser et « de faire plus facilement », mais aussi comme un lieu d'échanges.

Il permet d'instaurer le dialogue, de créer une dynamique en faveur de l'intermodalité et de bonifier les compétences au sein même de chaque AOT grâce aux discussions entre spécialistes d'un domaine, qui se tiennent notamment lors des comités techniques.

Dans l'Oise, le SMTCO, en finançant les projets de transport innovants en faveur de l'intermodalité, crée aussi ce dynamisme favorable aux nouvelles mobilités au sein des AOT -membres.

En outre, et surtout, le SMTCO a permis d'instaurer le dialogue entre professionnels du monde des transports et acteurs locaux politiques, associatifs ou du secteur privé grâce aux différents organismes consultatifs sur lesquels il s'appuie, et notamment les comités de bassin de vie. Le syndicat mixte SRU des Bouches-du-Rhône montre également cette volonté d'élargir le partenariat et la consultation, en réunissant notamment la SNCF, les exploitants urbains et interurbains, publics ou privés et les chefs d'entreprise autour d'une même table⁵².

Concrètement, le syndicat mixte SRU peut « créer l'occasion » pour des échanges entre acteurs privés et publics œuvrant dans des domaines parfois éloignés. De ces discussions peuvent résulter une meilleure prise en compte des besoins de l'utilisateur ou de l'entreprise en matière de mobilité, une prise de conscience des difficultés rencontrées par les uns ou les autres, et des partenariats durables qui pourront continuer à vivre en-dehors même du cadre du syndicat mixte SRU.

51 Cet avis formulé par une partie des interviewés doit être nuancé : dans les faits, la majorité des SIM sont développés sans constitution de structures formalisées mais par la signature de conventions entre autorités organisatrices.

52 Voir 3.2.2

Que l'on retienne l'une ou l'autre approche, la bonne gouvernance au sein d'un syndicat mixte SRU semble générer des résultats positifs pour les AOT-membres comme pour l'utilisateur. Il faut néanmoins pondérer cette analyse.

D'une part, il convient de porter une attention particulière quant aux conséquences induites par une plus grande intégration des réseaux. Ainsi, la mise en place d'une intégration tarifaire doit prendre en compte les besoins des différents types d'utilisateur et être accompagnée de pédagogie.

Une mutualisation dans les appels d'offres peut aussi parfois entraîner des difficultés. Un autre professionnel du monde des transports mettait quant à lui en avant l'impact négatif de la mutualisation sur les petits transporteurs : « *avec la mutualisation, les lots sont de plus en plus gros et les petits opérateurs ne peuvent plus y accéder* ».

Si à titre transitoire ou pour certains types de catégories, la coopération pourra avoir des effets en apparence négatifs (une augmentation des tarifs, par exemple dans le cadre de la mise en place d'une intégration tarifaire), il conviendra de prévoir des politiques d'accompagnement notamment en termes d'information et de pédagogie.

D'autre part, il convient de garder à l'esprit qu'il existe d'autres formes de coopération entre AOT, formalisées ou informelles, et plus ou moins contraignantes pour les adhérents. Ces autres types de coopérations peuvent également déboucher sur des résultats convaincants comme c'est le cas en Alsace ou en Haute-Normandie⁵³.

Il n'y a donc pas une seule et unique solution lorsque l'on cherche à structurer la coopération entre AOT. Le type de coopération choisi dépendra du contexte politique local, des projets de mobilité en cours et à venir, des besoins de financement (lever un VTA entre autres), des partenariats pré-existants, de la volonté des AOT de travailler ensemble et de mettre en place une gouvernance productive.

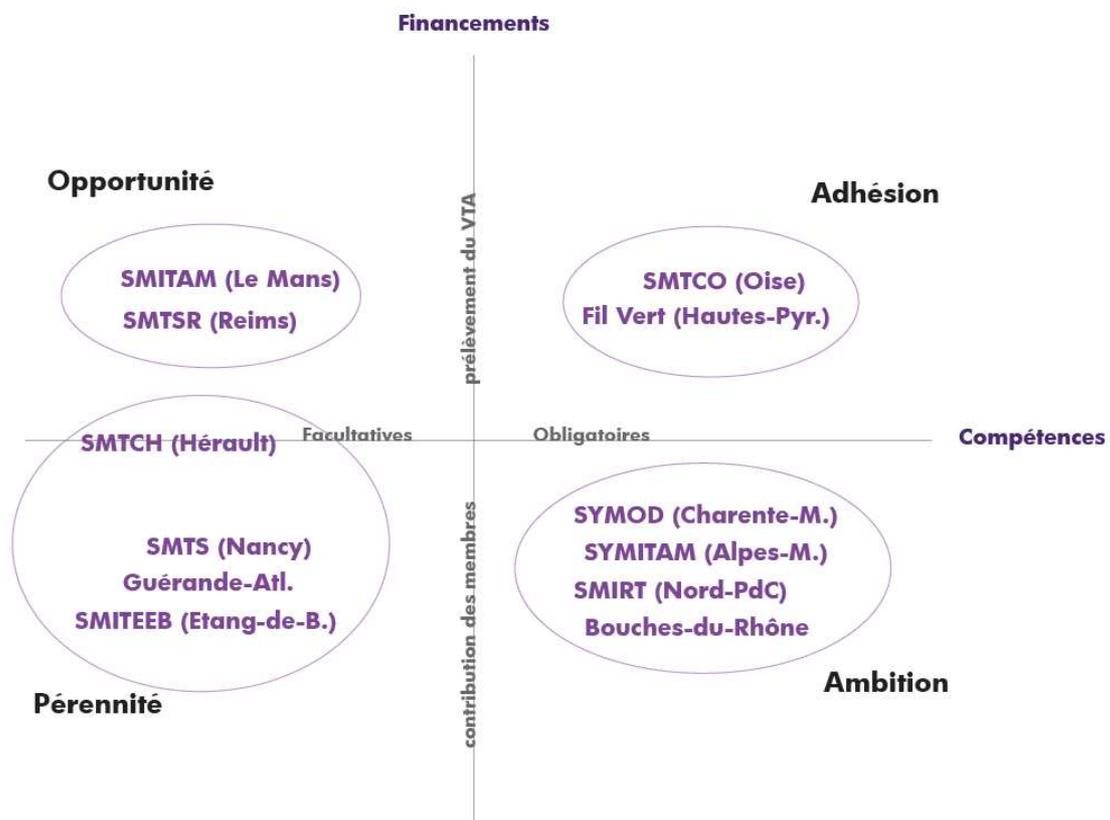
53 Voir annexe 2

CONCLUSION

Le syndicat mixte de transport créé par la loi SRU en 2000 est une forme de coopération souple qui permet de répondre à des problématiques parfois très spécifiques de mobilité infra-régionale. Cette adaptabilité du dispositif prévue par le législateur permet des solutions pragmatiques aux enjeux de certains territoires et permet d'initier à minima un « premier rapprochement » entre AOT. Il pourrait toutefois être judicieux d'augmenter les incitations à remplir les missions obligatoires des syndicats mixtes SRU.

In fine, cette souplesse nous ramène au constat suivant : « rien ne ressemble moins à un syndicat mixte SRU qu'un autre syndicat mixte SRU »⁵⁴. Nous proposons ci-dessous d'illustrer la diversité des syndicats mixtes SRU existant à la mi-2012.

Typologie des formes de syndicats mixtes SRU



- La catégorie « *opportunité* » correspond aux syndicats mixtes SRU qui se sont approprié l'outil SM SRU et la ressource VTA pour répondre à des problématiques locales spécifiques, quitte à ne s'investir que marginalement sur les compétences obligatoires. Pourquoi ce type de syndicat existe-t-il ? Dans de nombreux cas, cela a permis de développer rapidement un service de transport préalablement à une évolution institutionnelle (qui, même si elle peut apparaître inévitable, aurait pris beaucoup plus de temps). C'est la solution juridique la plus rapide pour répondre, dans certain

54 Richer C., Hasiak S., Jouve N. (2011), « Les syndicats mixtes de transport de la loi SRU : un outil pour la gouvernance interterritoriale des mobilités ? », *Flux* n°83, janvier-mars 2011, pp. 51-67

cas, à un besoin de mobilité. La formule syndicale, par-delà les clivages intercommunaux, permet de réagir vite à une demande de transport. Le SM SRU lève le blocage qui est essentiellement institutionnel et juridique, tout en offrant un levier financier (VTA). L'opportunité offerte par la loi a été saisie par la voie de la compétence facultative. Reste alors posée la question de la mise en œuvre des compétences obligatoires.

- Le deuxième type appelé « *pérennité* » caractérise les syndicats mixtes SRU créés pour pérenniser un fonctionnement préexistant et/ou dans l'objectif de gérer une compétence d'organisation des transports collectifs. Face au renforcement des intercommunalités responsables de la compétence transport sur l'ensemble de leur périmètre (suite à la loi Chevènement en 1999), les syndicats préexistants de Nancy ou de l'Etang de Berre ont été obligés de changer de statut. Or, en dehors des SM SRU, il n'est pas juridiquement possible d'organiser un réseau de TC sur une partie du territoire de plusieurs AOT. La formule des SM SRU a ainsi permis de maintenir la continuité des services de transport : le syndicat mixte SRU, par sa compétence facultative, pérennise l'organisation d'un réseau urbain (SMITEEB), inter-départemental (Guérande Atlantique) et suburbain (Nancy) sans que le fonctionnement antérieur ne soit radicalement remis en cause. Dans le cas de Nancy, la loi SRU permet d'assouplir le cadre rigide de la LOTI, en rendant possible l'organisation des TC sur un échelon « suburbain » qui n'existe pas dans le droit des transports en France.

La question de savoir si les catégories « *opportunité* » et « *pérennité* » doivent être limitées par une obligation plus stricte de mettre en œuvre les compétences obligatoires, est délicate : en effet, ces situations répondent à des besoins précis et rendent des services aux usagers. Si ces cas devaient être encadrés, cela ne pourrait se faire en l'absence de solution alternative. Or, le syndicat mixte SRU a l'avantage de pouvoir répondre à (quasiment) toutes les situations.

- La troisième catégorie appelée « *ambition* » correspond à des syndicats mixtes SRU dont la création a été motivée par l'exercice d'une ou plusieurs compétences obligatoires. Ces structures ont l'ambition d'améliorer la coopération entre leurs membres alors même qu'elles ne bénéficient pas de la ressource incitative (le VTA) pour le faire. La création du SM SRU ne peut pas s'expliquer par la possibilité de lever des ressources supplémentaires.
- Le quatrième type « *adhésion* » répond doublement aux objectifs de la loi SRU : d'une part, les compétences obligatoires sont investies prioritairement ; d'autre part, le VTA est prélevé pour mettre en œuvre les missions du syndicat. La loi SRU encourage effectivement à ne pas s'appuyer sur le financement par les membres et à ne pas se substituer à eux pour les missions d'organisation des transports collectifs.

Pour ces deux dernières catégories, la loi SRU offre une structure de coopération nouvelle pour répondre à des enjeux de coordination des transports.

Les acteurs de terrain se sont approprié cet outil de coopération pour répondre à des objectifs qui diffèrent d'un syndicat à l'autre, en s'éloignant parfois de l'ambition initiale de la loi : faciliter les trajets multimodaux sur les réseaux d'un même bassin de vie pour que l'usager qui doit faire face à la périurbanisation et à l'allongement des distances n'ait pas à « subir » les limites administratives des AOT de son territoire vécu. Actuellement, la plupart des syndicats mixtes SRU mis en place à ce jour ont su créer les conditions d'une bonne gouvernance en faveur de l'intermodalité sur leur périmètre. La grande majorité des douze syndicats mixtes SRU enquêtés a mis en place ou va mettre en place à court

terme des actions répondant aux compétences obligatoires fixées par le législateur : harmonisation des tarifs sur les différents réseaux, tarifications combinées voire intégrées, nouveaux équipements billettiques, carte de transport unique, information améliorée grâce notamment à des systèmes d'information multimodale de plus en plus aboutis...

Cette bonne gouvernance, qui repose très souvent sur un ou plusieurs élus moteurs qui portent les ambitions de la structure de coopération jusqu'à leur concrétisation, doit actuellement composer avec le nouveau contexte posé par les évolutions législatives récentes. Les pôles métropolitains pourraient cohabiter sur certains territoires avec des syndicats mixtes SRU. Les acteurs publics de la mobilité devront alors créer des liens entre ces deux types de structures de coopération agissant sur un même bassin de vie, organiser les échanges et mettre en place la gouvernance pour garantir une répartition des rôles efficace. Dans certains cas, comme sur le périmètre lyonnais, cette répartition sera facilitée par le fait que syndicats mixtes SRU et pôles métropolitains, comme nous l'avons vu, ne visent pas exactement les mêmes objectifs. Ils peuvent, qui plus est, agir en complémentarité, notamment car le syndicat mixte SRU peut intervenir en-dehors de l'urbain. Il faut surtout retenir que ces différents outils de coopération mis à disposition des AOT par le législateur initient quoi qu'il en soit une dynamique favorable à l'intermodalité et au développement des solutions alternatives à la voiture particulière sur des périmètres plus proches des pratiques de l'usager.

Cette conclusion ne présume en rien des débats parlementaires courant 2013-2014. A l'heure où nous imprimons ce document, une nouvelle réforme de la décentralisation fait l'objet de 3 projets de loi distincts adoptés en conseil des ministres le 10 avril 2013. L'objectif d'une plus grande complémentarité des différents modes de déplacement pourrait se traduire notamment, en milieu urbain, par la transformation des actuelles autorités organisatrices des transports urbains en des autorités organisatrices de la mobilité avec des compétences plus étendues en termes d'autopartage, co-voiturage, stationnement et transports de marchandises. A une échelle périurbaine et interurbaine, des schémas régionaux de l'intermodalité pourraient être mis en place pour assurer une plus grande coordination des offres et organiser les dispositifs favorisant l'intermodalité tels qu'un système d'information multimodale ou un système billettique interopérable. Les projets de loi ne devraient toutefois pas trancher quant au mode de mise en place opérationnelle des coopérations entre les autorités organisatrices de transports. Celles-ci pourront continuer à décider de mettre en place, selon les spécificités géographiques et politiques locales, des coopérations informelles, conventionnelles ou institutionnalisées. Parmi ces dernières, le syndicat mixte SRU devrait continuer à constituer un outil de première importance. Il se posera alors naturellement la question de l'articulation des syndicats actuels et futurs avec les schémas régionaux de l'intermodalité. Certains syndicats pourraient être employés à la mise en œuvre opérationnelle des mesures décidées dans le cadre de l'élaboration de schémas régionaux de l'intermodalité. Concernant une éventuelle modification des dispositions financières régissant les syndicats mixtes SRU et notamment du mode de calcul du versement transport additionnel, le débat ne devrait avoir lieu que dans le cadre du projet de loi de finances 2014.

Bibliographie

CETE Nord-Picardie pour le compte de la DREAL Picardie, *Les syndicats mixtes SRU : cadre juridique et mise en œuvre sur les territoires*, 2010.

CETE Nord-Picardie pour le compte de la DREAL Picardie, *Éléments de réflexion sur le développement de syndicats mixtes SRU en Picardie*, 2010.

CERTU, *Coopération entre autorités organisatrices*, Le point sur n°26, 2012.

CERTU, *Les transports publics urbains en France, organisation institutionnelle*, 2012.

CGEDD / IGA, RAOUL (Emmanuel) ; CASTEIGTS (Michel), *La mobilité et les transports dans les territoires ruraux*, juillet 2011

GART, *La coopération en matière de mobilité*, 2012.

KRATTINGER Yves (Sénateur), *Rapport d'information sur les collectivités territoriales et les transports*, enregistré à la Présidence du Sénat le 31 janvier 2012.

DE PERETTI Jean-Jacques, *Rapport au Président de la République sur la clarification des compétences des collectivités territoriales : la liberté de s'organiser pour agir*, juillet 2011

STONE (1989) ?

VINCI Nathalie, *la création et le fonctionnement d'un syndicat mixte de transport*, Territorial Editions, 2006.

4. Annexes

Annexe 1 : Fiches de présentation au 1er juin 2012 des 12 syndicats mixtes SRU	59
SYndicat Mixte de MObilité Durable (SYMODO).....	59
Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (S.M.I.T.E.E.B).....	63
Le Syndicat Mixte des Transports Suburbains (S.M.T.S) de Nancy.....	67
Syndicat mixte SRU de la presqu'île de Guérande.....	70
Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH).....	72
Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle (SMI-TAM).....	75
Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes (SYMITAM).....	78
Syndicat Mixte des Transports collectifs de l'Oise (SMTCO).....	82
Syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône.....	85
Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT) Nord-Pas de Calais.....	89
Syndicat mixte SRU "Fil Vert" (Hautes-Pyrénées).....	92
Syndicat Mixte de Transport Suburbain de Reims (SMTSR).....	95
Annexe 2 : Les différentes formes de coopérations entre AOT.....	99
Annexe 3 : Tableaux de synthèse.....	101
Annexe 4 : La diversité des tarifs appliqués sur les réseaux des AOT-membres du SMIRT.....	104
Annexe 5 : Liste des abréviations.....	105

SYndicat Mixte de MObilité Durable (SYMOD)⁵⁵

Charente-Maritime

1-Historique

Le Conseil général de Charente Maritime et la Communauté d'agglomération de la Rochelle ont créé un syndicat mixte de droit commun en 1999 afin de se fédérer pour répondre aux problématiques transports. Ce syndicat mixte de droit commun a été alors mis en place pour une phase expérimentale, au terme de laquelle sa durée pouvait être prorogée.

La Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais, la Communauté d'agglomération du Pays Royannais et le Syndicat intercommunal des transports urbains de Saintes ont adhéré à ce syndicat mixte de droit commun en 2000.

Ces différents acteurs ont saisi l'opportunité offerte par la loi SRU pour transformer leur syndicat mixte de droit commun en syndicat mixte SRU en 2001.

En effet, la création du SMCTCM en 2001 intervient dans un contexte de renouvellement massif du parc billettique des réseaux de la Rochelle et du Conseil général, et dans la perspective de l'équipement des autres réseaux membres. L'intérêt de la structure réside ainsi principalement dans le fait qu'elle permet non seulement de mutualiser les coûts d'investissement en conduisant un appel d'offres commun, mais également de monter un dossier afin d'obtenir une subvention de l'État et du FEDER.

En outre, le statut de syndicat mixte SRU permettait d'avoir une structure dont la loi définissait clairement les missions et les objectifs en matière d'intermodalité, tout en laissant une certaine souplesse de fonctionnement. Ce cadre statutaire posé par le législateur permettait de donner une vraie légitimité à cette instance de coopération.

2-Composition

Toutes les AOT du département de Charente-Maritime sont membres du SYMOD.

AOT-membres du SYMOD	Population ⁵⁶	Nombre de communes	Taux VT ⁵⁷	Date d'adhésion
Conseil Général de Charente-Maritime	634 928	472	-	2001
Communauté d'agglomération de la Rochelle	150 360	18	1,70 %	2001
Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais	58 448	18	0,60 %	2001
Communauté d'agglomération du Pays Royannais	76 358	31	0,68 %	2001
Syndicat intercommunal des transports urbains de Saintes ⁵⁸	38 676	7	0,55 %	2001

55 Le SYMOD est, depuis 2009, le nouveau nom du Syndicat mixte de la Communauté tarifaire en Charente-Maritime (SMCTCM), syndicat mixte SRU créé en 2001.

56 Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

57 Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP

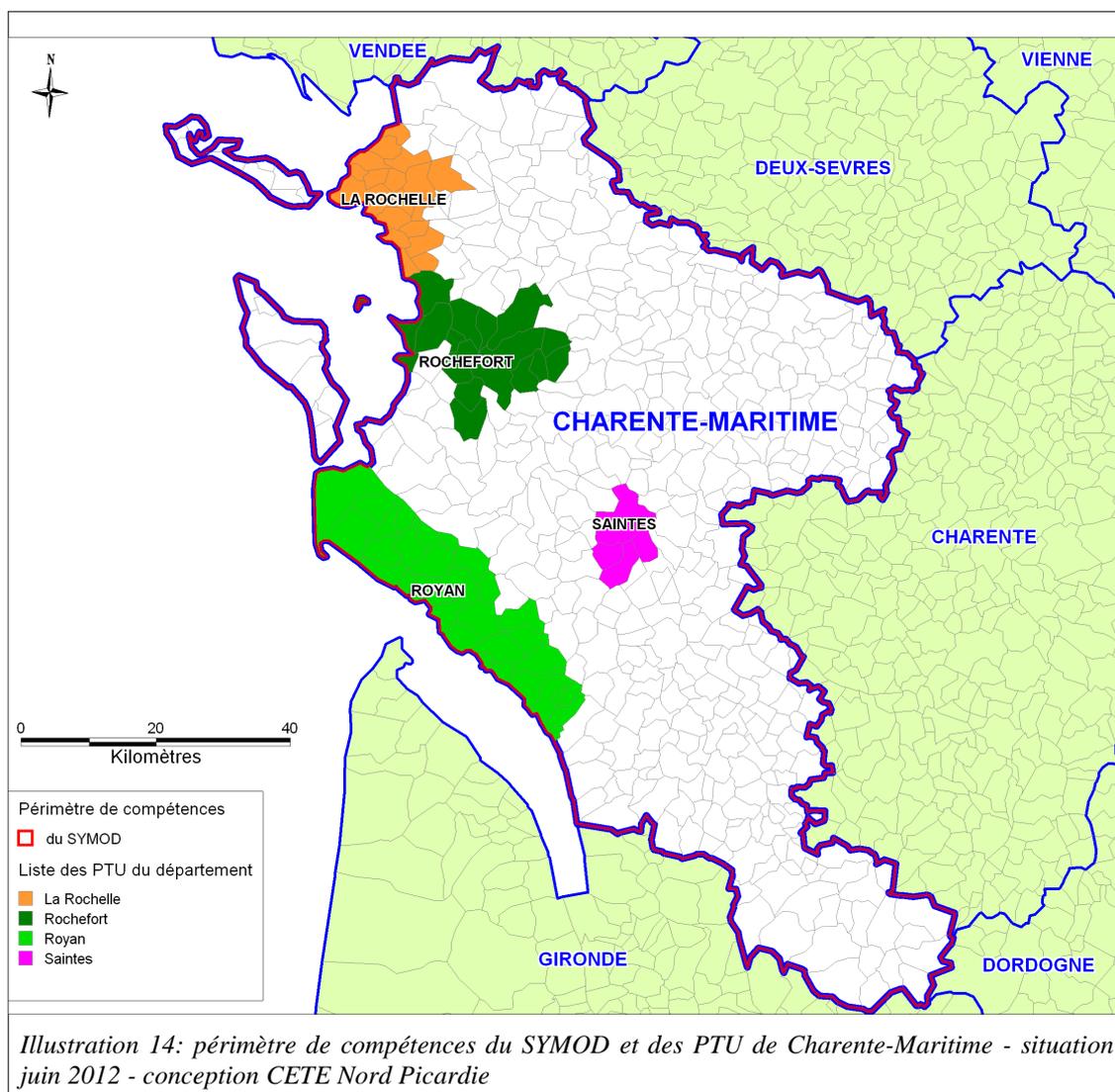
Le SYMOD associe également de nombreux partenaires autres que les AOT-membres :

- la Région qui est un partenaire technique et financier. À ce titre, les représentants du Conseil régional sont invités aux comités techniques mais aussi aux comités syndicaux. L'un des projets principaux est de développer l'intermodalité avec le réseau TER.
- La SNCF est également invitée régulièrement aux comités techniques et syndicaux, toujours dans une optique de développer l'intermodalité avec le TER.
- tous les opérateurs (délégataires des AOT-membres) présents sur le département sont invités aux comités techniques : les quatre délégataires des AOTU membres + le délégataire du Conseil général.
- les acteurs du monde du tourisme (offices du tourisme, campings, loueurs de vélos etc...), qui sont concernés par la mise en place des différents passes proposés par le SYMOD, sont conviés à des réunions spécifiques.
- les communautés de communes de l'Ile de Ré et d'Oléron, n'ayant pas le statut d'AOT, sont également partenaires et invitées aux comités techniques du syndicat.

3-Périmètre de compétences

Le périmètre institutionnel du syndicat est le département. C'est également le périmètre de compétences. Il couvre près de 635 000 habitants en dont la moitié (51 %) réside dans un périmètre de transports urbains (les 74 communes des PTU du département couvrent 17,2 % du territoire en superficie).

58A noter que le SITU de Saintes va être dissous prochainement pour devenir une communauté de communes et, à terme, une communauté d'agglomération : cela aura pour conséquence de changer la représentativité de ce membre au sein du syndicat puisqu'il gagnera en poids de population.



4-Compétences et actions mises en œuvre

Le SYMOD n'exerce que les compétences obligatoires prévues par la loi. Ses statuts prévoient la possibilité d'intégrer les compétences facultatives dans une perspective d'évolution mais la prise en charge des compétences facultatives n'est toujours pas à l'ordre du jour ; la raison est que le SYMOD a des objectifs qui ne lui laissent pas la possibilité, le temps, de se placer sur de nouvelles missions : moderniser la billettique, faire évoluer le SIV, poursuivre l'harmonisation tarifaire.

Les actions déjà mises en œuvre concernent donc les trois missions obligatoires fixées par la loi :

- différents pass permettant de voyager sur plusieurs réseaux ont été mis en place par le SYMOD, et notamment des passes facilitant les visites touristiques. Par exemple, un passe « la Rochelle-Île de Ré » a été créé. Le « pass'partout 17 », quant à lui, proposait auparavant un tarif unique couvrant les réseaux cars, bus (de certaines AOTU du département) et TER. Ce tarif était basé sur les prix SNCF et était par conséquent trop élevé. Le pass a donc été scindé en deux : un passe car+bus avec des tarifs plus attractifs et un passe train+bus avec des tarifs un peu plus élevés ;

- la billettique a été totalement déployée en 2008 avec une généralisation complète du matériel sur l'ensemble du département. Tous les cars et bus circulant sur le département ont donc le même équipement billettique ce qui permet aux usagers d'utiliser un même titre de transport pour l'ensemble des réseaux du département.

Le Conseil régional souhaite que cette harmonisation de la billettique soit étendue à l'ensemble de la région. Une étude a été réalisée en 2009 par un prestataire externe pour voir comment mettre en place ce projet ;

-le SIV : Des panneaux d'information multimodaux ont été mis en place dans trois pôles d'échanges.

Un calculateur d'itinéraires a été élaboré (car+bus+TER) mais il n'est pas mis en ligne, car il n'est pas facilement utilisable par l'utilisateur. Une plate-forme téléphonique a donc été mise en place en 2009 afin de proposer des solutions qui répondent au mieux aux attentes des usagers.

5-Moyens

5-1 Moyens humains et matériels

Il y a aujourd'hui 5 personnes qui travaillent à temps plein au sein du SYMOD (personnel propre) :

Ces 5 salariés ont un statut de fonctionnaire (deux adjoints administratifs, un adjoint technique, une ingénier) sauf la personne en charge de la communication qui est en CDD.

Sur les questions juridiques, et notamment pour le lancement des appels d'offre, le SYMOD s'appuie sur ses AOT-membres et particulièrement sur le Conseil général.

Le SYMOD dispose de ses propres locaux et de ses propres moyens logistiques.

5-2 Moyens financiers

Budget prévisionnel 2011 : 443 000 euros		
Dépenses		Recettes
Fonctionnement : 400 000 euros	Investissement : 43 000 euros	
<p>Les principaux postes en fonctionnement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> -les dépenses de personnel, -les charges courantes, -la maintenance du système d'information des voyageurs <p>Des dépenses nouvelles apparaissent avec la plate-forme téléphonique :</p> <ul style="list-style-type: none"> -augmentation des frais de personnel du fait de l'embauche d'une personne dédiée à la plate-forme, -frais supplémentaires dus au paiement d'une partie du loyer des locaux de cette plate-forme (loyer partagé avec le Conseil général, Keolis et 	<p>2010 et 2011 sont des années atypiques en matière d'investissement. Les dépenses engagées en la matière ont été faibles car les principaux projets, et notamment les projets billettique et SIV, ont été mis en place en 2009.</p> <p>Le budget investissement va certainement repartir à la hausse dans les années qui viennent du fait des projets en cours (modernisation de la billettique, refonte du SIV...).</p>	<p>Le budget du syndicat est alimenté par :</p> <ul style="list-style-type: none"> -les contributions des AOT membres à hauteur de 250 000 euros environ. Jusqu'à présent, il n'y avait pas réellement de clé de répartition de ces contributions : le Conseil général et la Communauté d'agglomération de la Rochelle financent à hauteur de 80 000 euros chacun, le reste étant réparti entre les trois autres membres. Certains élus d'AOT membres ont voulu que soient posées des règles plus précises en matière de répartition des contributions : le SYMOD devait proposer une clé de répartition mais ce projet a été mis en attente du fait de la réforme des collectivités territoriales qui va bouleverser notamment le poids démographique des AOT membres. En attendant, une répartition au prorata des actions mises en place sur le territoire de chaque AO a été adoptée ; -les subventions de la Région : environ 35 000 euros ;

<p>Veolia), -augmentation des frais de télécommunication du fait de l'activité de cette plate-forme.</p>		<p>-les excédents de fonctionnement : le budget 2011 sera certainement le dernier qui pourra bénéficier de ces excédents</p>
--	--	--

Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (S.M.I.T.E.E.B)

1-Historique

En 1984 est créé le SITEEB (Syndicat intercommunal des transports de l'est de l'étang de Berre), syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU), chargé d'organiser les transports sur un PTU composé de quatre communes, étendu à huit communes par la suite. Le SITEEB avait été créé sur ce périmètre, étant donné que les décideurs locaux savaient par expérience qu'il correspondait à un bassin de vie. Ce ressenti a été confirmé par les enquêtes ménages-déplacements (EMD) réalisées les années suivant la création de ce syndicat, qui montraient la cohérence de ce territoire en matière de déplacements.

La transformation du SITEEB en SM SRU en 2001 s'appuie sur un diagnostic, réalisé par un bureau d'études privé, montrant l'importance de maintenir un réseau unique pour le bassin de vie de l'est de l'étang de Berre.

En 2001, toutes ces communes adhèrent à trois EPCI différents : la Communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole, la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix et la Communauté d'agglomération de Salon - Étang de Berre - Durance. Or, la constitution d'une communauté d'agglomération ou d'une communauté urbaine entraîne de droit la création d'un PTU, sur lequel ces EPCI exercent la compétence d'autorité organisatrice en lieu et place des communes membres. L'adhésion des huit communes à ces trois EPCI provoquent donc de fait leur retrait du SITEEB.

Un problème de droit se pose donc : quelle forme juridique permettrait de continuer à organiser les transports collectifs urbains sur le bassin de vie de l'Est de l'étang de Berre, désormais divisé en trois PTU différents ?

La solution de création d'un syndicat mixte de droit commun n'est pas retenue car ce type de syndicat aurait dû organiser les transports en lieu et place des trois EPCI sur un périmètre trop important. En effet, les articles L5215-20-II et L. 5216-5-IV du code général des collectivités territoriales (CGCT)⁵⁹ disposent que les Communautés urbaines et les Communautés d'agglomération peuvent transférer certaines compétences à un syndicat mixte de droit commun dont le périmètre inclut en totalité le périmètre communautaire.

On retient donc en 2001 la solution du syndicat mixte de type SRU qui permet aux membres du syndicat de choisir le périmètre de compétence de ce dernier : les AOT membres du SMITEEB lui attribuent un périmètre de compétences correspondant au PTU du SITEEB (SIVU), périmètre qui ne couvre qu'une partie des trois PTU des EPCI membres.

⁵⁹ Articles abrogés depuis

2-Composition du SMITEEB

Le SMITEEB est composé du Conseil Général des Bouches-du-Rhône et de trois structures intercommunales ayant compétence en matière de transports urbains (Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole, Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix et la Communauté d'Agglomération de Salon - Étang de Berre – Durance).

Il ne rassemble pas l'ensemble des AOT urbaines du département des Bouches du Rhône.

AOT membre du SMITEEB	Population ⁶⁰	Nombre de communes	Taux VT ⁶¹	Date d'adhésion
Conseil Général des Bouches-du-Rhône	1 995 094	119	-	2011
Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole	1 041 161	18	2,00 %	2011
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence	363 684	34	1,40 %	2011
Communauté d'Agglomération de Salon - Étang de Berre - Durance	138 990	17	1,60 %	2011

3-Périmètre du SMITEEB

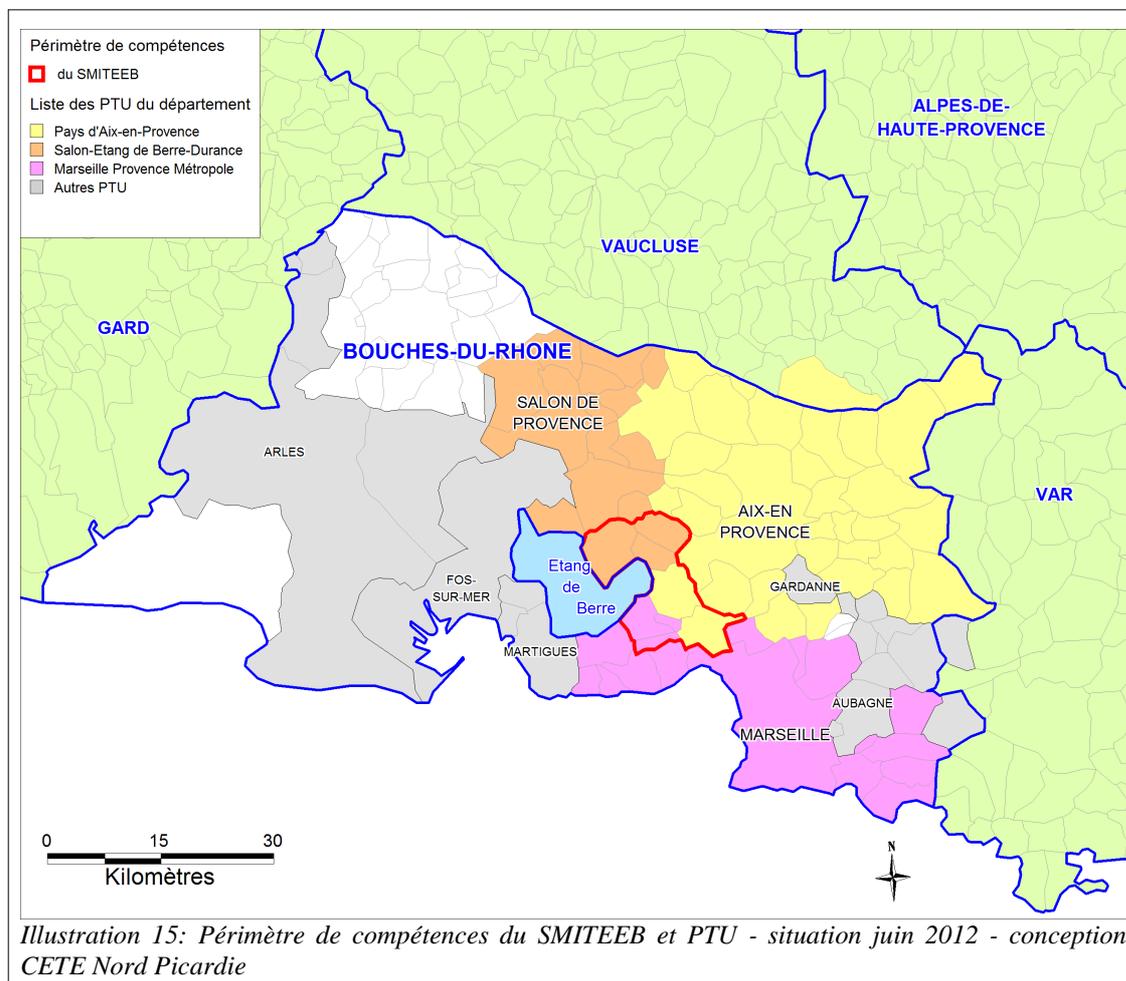
Le périmètre de compétences du SMITEEB ne reprend pas l'intégralité des périmètres institutionnels des AOT membres. Il s'étend en effet sur huit communes.

Communes appartenant au SMITEEB	Population	Superficie (en km ²)	EPCI
Berre-l'Étang	13 970	43,64	CA Salon - Étang de Berre - Durance
Gignac-la-Nerthe	9 220	8,64	CU Marseille Provence Métropole
Les Pennes-Mirabeau	19 835	33,66	CA du Pays d'Aix-en-Provence
Marignane	34 515	23,16	CU Marseille Provence Métropole
Rognac	12 087	17,46	CA Salon - Étang de Berre - Durance
Saint-Victoret	6 566	4,73	CU Marseille Provence Métropole
Velaux	8 611	25,23	CA Salon - Étang de Berre - Durance
Vitrolles	36 540	36,58	CA du Pays d'Aix-en-Provence

60 Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

61 Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP

Ce périmètre de compétence couvre un poids de population d'environ 141 300 habitants, soit de 7 % de la population totale du département. Les huit communes concernées couvrent moins de 4 % de la superficie du département.



4-Compétences et actions mises en œuvre

Le SMITEEB organise et gère l'ensemble des transports en commun sur son périmètre : réseau de bus, transports scolaires et transports à la demande. En parallèle de cette mission facultative d'un SM SRU, il a pris en charge également les compétences en matière d'information multimodale et de tarification. Il a en particulier contribué à la mise en place d'une carte à puce à l'initiative du Conseil général permettant de proposer une tarification unique sur l'ensemble du réseau de bus du SMITEEB. Les usagers peuvent charger sur cette carte des titres du réseau SMITEEB et des titres des réseaux adjacents (pas de tarification unifiée entre les réseaux). Il a également amélioré l'information des usagers à partir de son propre site internet en proposant aux usagers des recherches d'itinéraires.

5-Moyens

5-1 Moyens humains et matériels

Le service technique du SMITEEB est composé de 25 personnes : un directeur (à temps partiel), un ingénieur, un adjoint, un service administratif et financier (3 personnes), un service qualité qui assure

le suivi des contrats, du mobilier urbain et des aménagements de voiries (3 personnes), un service de prévention (16 personnes) dans le cadre d'un dispositif d'insertion professionnelle et pour finir d'un conseil en déplacement.

Le SMITEEB dispose de moyens propres depuis sa création.

5-2 Moyens financiers

Le budget du SMITEEB avoisine les 20 M€ soit un budget moyen de 139€/habitant.

Il s'appuie essentiellement sur les participations financières des AOT membres.

Budget prévisionnel 2011 : 19,7 millions d'euros		
Dépenses		Recettes
Fonctionnement: 19 millions d'euros	Investissement : 734 000 euros	
Les principales dépenses de fonctionnement sont : - les frais de fonctionnement classiques tels que les charges de personnel, - les contributions versées par le syndicat aux exploitants des services de transports de personnes exécutés à l'intérieur du territoire syndical, - toutes les dépenses résultant des décisions prises par le Comité syndical.	Les dépenses d'investissement sont très variables d'une année à l'autre et sont étroitement liées à l'exploitation des services de transport (gare routière, aménagements d'arrêts, SAE/I, filtres à particules...)	Le budget est alimenté essentiellement par les contributions des AOT membres pour un montant avoisinant les 15,8 millions d'euros et par la dotation générale de décentralisation ou DGD (reversée par le SMITEEB à ses AOT-membres). La répartition entre les AOT membres est calculée suivant une formule (voir ci-dessous). Cette répartition peut très légèrement varier d'une année sur l'autre du fait de la prise en compte du critère « usage du réseau » Pas de VTA prélevé.

La répartition des contributions entre le Conseil Général et les différents EPCI membres du SMITEEB suit la règle de calcul suivant :

$$P = (0,3333 \times KM) + (0,3333 \times HAB) + (0,3333 \times US)$$

Avec :

P : Proportion de la participation d'un établissement public de coopération intercommunale membre du Syndicat

KM : Nombre total de kilomètres commerciaux parcourus sur le territoire des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale concerné, sur l'année n-1

HAB : Nombre d'habitants résidant sur le territoire des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale concerné, tel qu'établi par le dernier recensement

US : Usage du réseau pour les habitants résidant sur le territoire des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale concerné, issu de la dernière enquête clientèle connue

Le Syndicat Mixte des Transports Suburbains (S.M.T.S) de Nancy

1-Historique

Le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (SMTS) a été créé en 2002, par transformation d'un syndicat mixte de droit commun comprenant le Département et le district de Nancy (sur les bases duquel a été créée par la suite la Communauté urbaine de Nancy).

Le SMTS répondait à la volonté de la Communauté de communes du bassin de Pompey d'intégrer la structure syndicale qui préexistait. L'un des principaux objectifs était de créer une ligne de transports en commun reliant le PTU de la communauté de communes de Pompey au PTU du Grand Nancy.

Le Grand Nancy et le Conseil général, membres du syndicat mixte de droit commun pré-existant à la création du SMTS, sont les deux principaux porteurs de la démarche.

2-Composition du SMTS

Le SMTS est composé du Département de la Meurthe et Moselle, de la Communauté Urbaine du Grand Nancy et de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey. Il ne rassemble donc pas l'ensemble des AOTU du département.

La Région Lorraine s'associe ponctuellement à certains projets du SMTS revêtant un intérêt régional. Elle a notamment financé le projet de système d'information multimodale, qui intègre l'information relative aux TER, et l'harmonisation du système de billettique dont la billettique TER.

AOT membre du SMTS	Population ⁶²	Nombre de communes	Taux VT ⁶³	Date d'adhésion
Conseil Général de Meurthe et Moselle	745 134	594	-	2002
Communauté Urbaine du Grand Nancy	262 515	20	1,80 %	2002
Communauté de Communes du Bassin de Pompey	41 070	13	0,60 %	2002

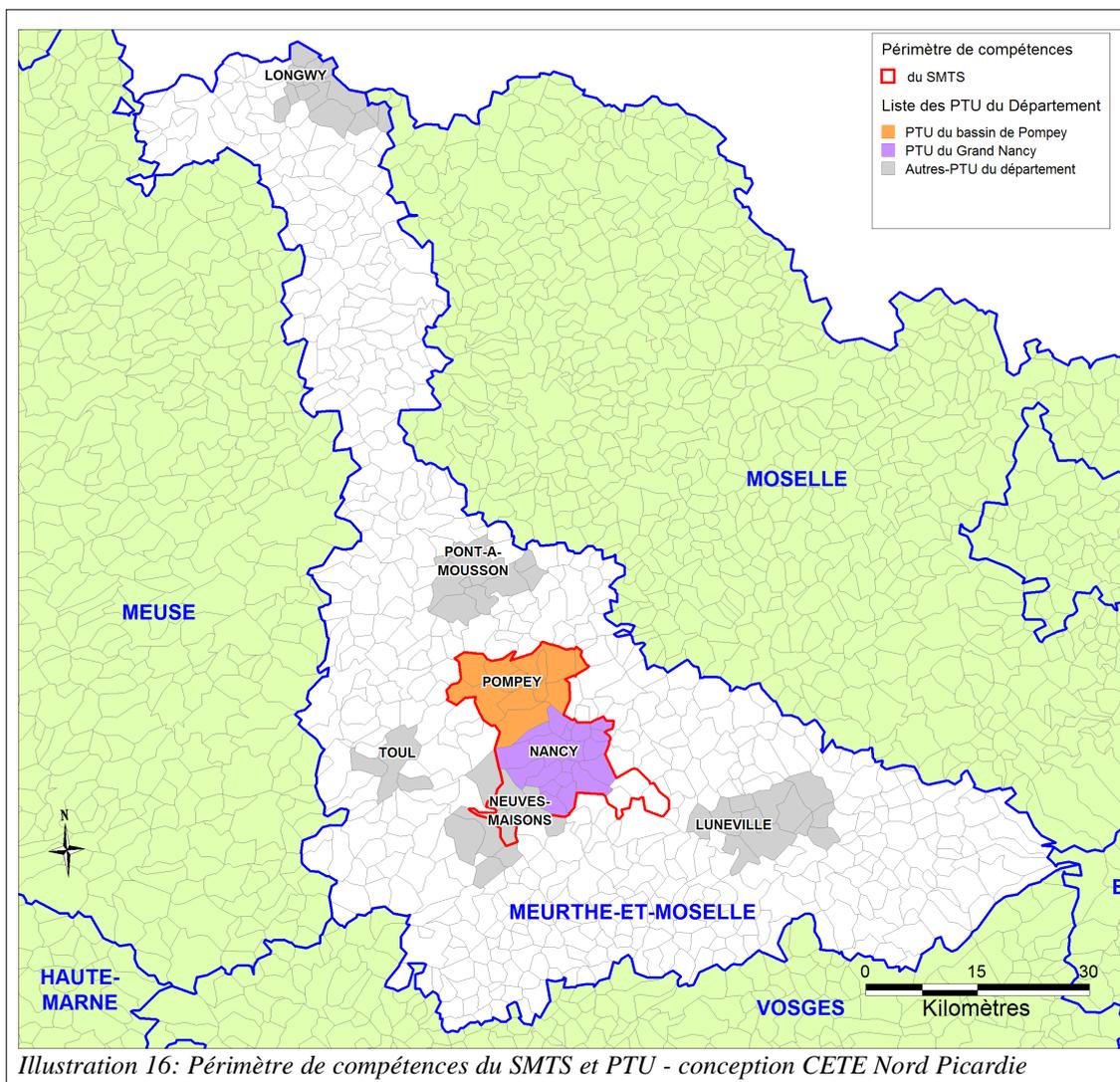
3-Périmètre du SMTS

Le périmètre de compétence du SMTS s'étend sur les PTU de la Communauté Urbaine du Grand Nancy et de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey mais également sur une partie des territoires des communautés de communes de Moselle et Madon et des Pays du Sel et du Vermois (correspondant au territoire desservi par les lignes de bus gérées par le SMTS).

Par ailleurs, ce périmètre de compétence regroupe environ 343 000 habitants répartis sur 42 communes. Plus de 93 % de la population réside dans un PTU.

62 Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

63 Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP



4-Compétences et actions mises en œuvre

Le SMTS a pour objectif l'amélioration de la coordination entre les réseaux de transport public et la gestion des lignes inter-PTU. Outre les compétences obligatoires d'un syndicat mixte SRU, il exerce une compétence facultative : l'organisation des services réguliers de transport suburbains et de transport à la demande.

Dans le cadre de la tarification intégrée mise en place sur le périmètre syndical, le SMTS joue le rôle de chambre de compensation entre les différents exploitants des réseaux couverts par le syndicat : il s'agit donc pour lui de redistribuer à chacun d'entre eux les recettes d'exploitation.

A court terme, la volonté du SMTS est de se concentrer sur les liaisons inter-PTU et non plus, comme c'est le cas aujourd'hui, d'assurer également des dessertes à l'intérieur des PTU. A l'avenir, ces dessertes dans les PTU ne devraient plus être prises en charge par le SMTS. Les AOTU devront mettre en place des lignes de rabattement vers les lignes suburbaines du SMTS ainsi que vers le réseau TER. Cela permettra notamment de « gagner du temps » et d'améliorer le cadencement de ces lignes inter-PTU.

Cette nouvelle organisation permettra également d'éviter les problèmes de concurrence entre les lignes gérées par le SMTS et les lignes gérées sur les PTU par les AOTU.

Le SMTS a mis en place une tarification intégrée valable sur tous les réseaux du bassin de vie de Nancy (réseau suburbain géré par le SMTS, réseau de la communauté urbaine, réseau de la communauté de communes du bassin de Pompey).

Il a également déployé une nouvelle billettique : la carte à puce "Simplicité", installée en 2008, qui permet de charger tout titre de transport des trois réseaux (suburbain, CU, CC) ainsi que des titres du réseau TER.

De plus, le SMTS s'est équipé d'un SAEIV (système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs) qui permet entre autres d'informer les passagers (et notamment les personnes à mobilité réduite) sur le prochain arrêt.

5-Moyens

5-1 Moyens humains et matériels

Aucun moyen humain n'est dédié au SMTS. La gestion de ce syndicat est toujours assurée par du personnel de la Communauté urbaine du Grand Nancy (convention de gestion entre le Syndicat Mixte et le Grand Nancy pour administrer le Syndicat). L'équipe est composée de 5 à 6 personnes : une d'entre elles dédie 50 % de son temps au SMTS, les autres consacrent entre 20 et 30 % de leur temps de travail.

Aucun moyen matériel n'est dédié au SMTS Son siège social est situé à la Communauté urbaine du Grand Nancy.

5-2 Moyens financiers

Le budget du SMTS avoisine les 7,9M€, soit un budget moyen de 23€/habitant.

Il s'appuie essentiellement sur les participations financières des AOT membres.

Budget prévisionnel 2011 : 7.887.765 €		
Dépenses		Principales recettes
Fonctionnement: 4.884.935,46 €	Investissement: 3.002830,22 €	* Contribution des AOT membres : - CG54 : 1.847.000 € - CUGN : 1.247.000 € - CCBP : 432.000 € * Pas de VTA * Les autres sources de financement sont notamment les fonds FEDER pour l'achat du matériel roulant. * Compensation des AOTU pour les déplacements effectués à l'intérieur des PTU traversés.

Syndicat mixte SRU de la presqu'île de Guérande

1-Historique

Le syndicat mixte SRU de la presqu'île de Guérande a été mis en place suite à la création

Un réseau de transports collectifs existait préalablement à l'échelle de ce bassin de vie. Il dépendait principalement du Conseil général de Loire-Atlantique et en partie du Conseil général du Morbihan, chacun de ces départements conventionnant les parties de lignes au sein de son périmètre. Ce réseau baptisé alors "Réseau atlantique" comptait 8 lignes de bus. Il existait deux syndicats chargés d'organiser les transports scolaires sur le périmètre de cet EPCI : le syndicat des transports du Pays blanc et celui de Brière-Vilaine.

En 2003, la Communauté d'agglomération de la presqu'île de Guérande atlantique (CAP atlantique) a été créée, regroupant notamment les communes de Guérande, Le Croisic et la Baule-Escoublac. La création de cet EPCI a entraîné automatiquement la création d'un PTU sur le territoire communautaire.

Or, ce nouvel EPCI a préféré ne pas exercer directement le rôle d'organisation des transports, qui requiert des compétences spécifiques, et a donc laissé cette mission aux syndicats existants qui avaient déjà les moyens humains et matériels ainsi que les compétences techniques nécessaires. Ces deux syndicats ont donc « fusionné » à la création du syndicat mixte SRU le 1er janvier 2004.

2-Composition du syndicat mixte SRU de la presqu'île de Guérande

Le syndicat mixte de la presqu'île de Guérande est composé de deux AOT départementales, les Conseils généraux de Loire-Atlantique et du Morbihan et d'une AOTU, la Communauté d'agglomération Cap Atlantique (dont le périmètre est à cheval sur les deux départements).

Il ne comprend pas l'ensemble des AOTU de ces deux départements.

AOT membre du SM SRU de la presqu'île de Guérande	Population ⁶⁴	Nombre de communes	Taux VT ⁶⁵	Date d'adhésion
Conseil Général de Loire-Atlantique	1 301 325	221	-	2004
Conseil Général du Morbihan	739 144	261	-	2004
Communauté d'agglomération Cap Atlantique	74 138	15	0,60 %	2004

3-Périmètre

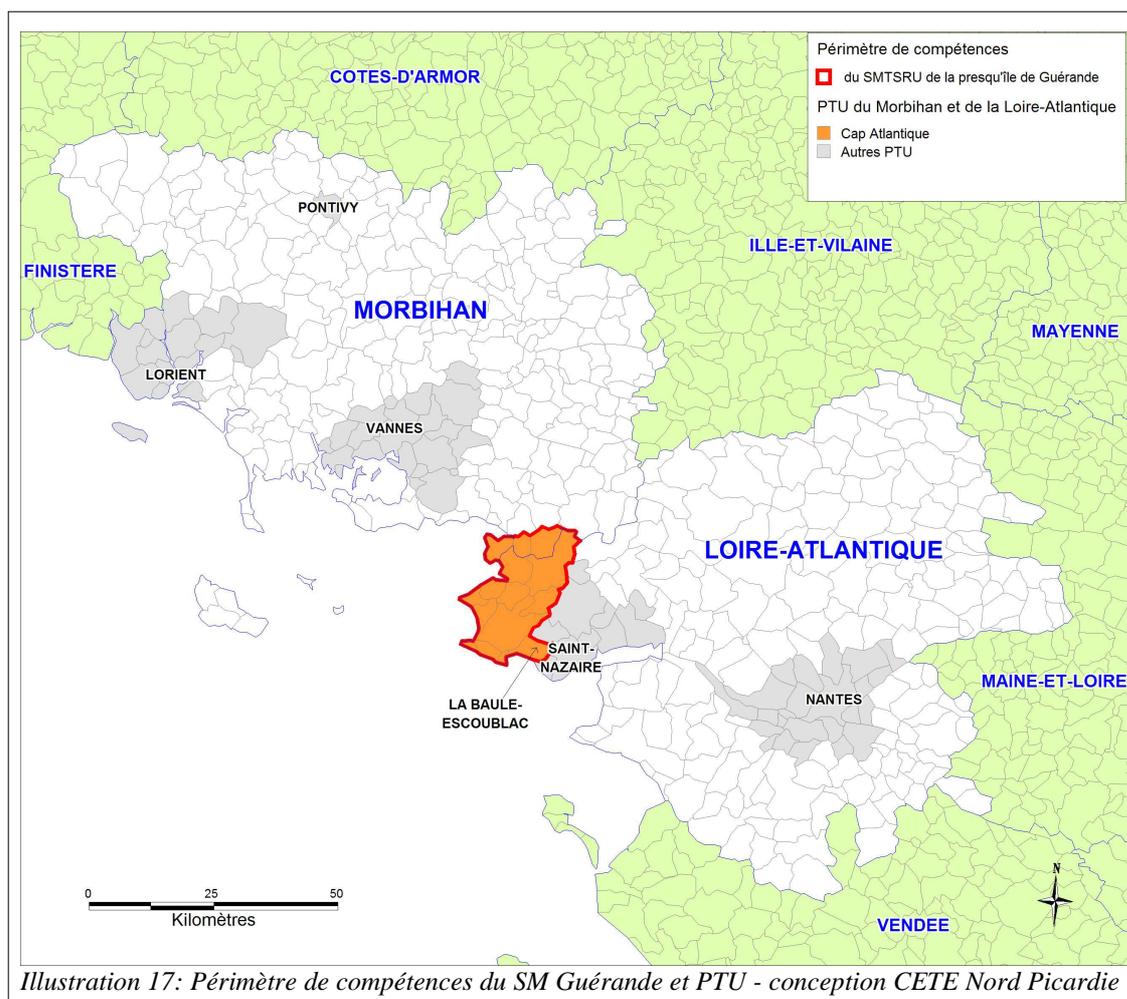
Le périmètre de compétences institutionnel du syndicat mixte SRU de la presqu'île de Guérande correspond au PTU de la CAP atlantique.

Mais son périmètre d'actions excède ce PTU puisque le syndicat gère trois lignes de bus inter-PTU en direction de la CARENE (Communauté d'agglomération de Saint-Nazaire).

Le périmètre de compétence compte environ 74 100 habitants.

64 Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

65 Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP



4-Compétences et actions mises en œuvre

D'après ses statuts, l'objet du syndicat est d'organiser les transports collectifs routiers urbains et péri-urbains, y compris scolaires, ainsi que les liaisons interurbaines en relation avec le PTU de Saint-Nazaire.

Le syndicat mixte SRU de Guérande n'a pas encore mis en place d'actions intermodales, mais cette problématique fait l'objet de discussions. On peut noter que le syndicat a adopté les mêmes tarifs que ceux appliqués par les autres réseaux du département (mis à part les réseaux de Nantes et de Saint-Nazaire qui appliquent des tarifs spécifiques).

Le syndicat créé un service de transport à la demande (TAD) accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Il dessert les communes de la CAP ainsi que les neuf communes limitrophes.

Le Conseil général de Loire-Atlantique a mis en place un site internet de covoiturage et a créé un poste de chargé de mission covoiturage. Le syndicat mixte SRU de Guérande va démarcher, avec ce chargé de mission, les communes de son périmètre de compétence pour les convaincre de l'utilité du covoiturage et proposer des lieux d'implantation pertinents pour les aires de covoiturage.

5- Moyens

5-1 Moyens humains et matériels

Actuellement, 8 personnes travaillent au sein du syndicat : 6 agents titulaires (dont 3 personnes en arrêt actuellement) et deux vacataires. Il n'y a plus de personnel mis à disposition par les AOT membres, comme c'était le cas les premières années de fonctionnement du syndicat.

Le syndicat a été hébergé jusqu'à fin 2007 dans les locaux de la mairie de Guérande puis a loué des locaux. Il a emménagé en 2012 dans de nouveaux bureaux dont il est devenu propriétaire.

Le syndicat dispose également de ses propres moyens matériels et logistiques. Un seul outil est mis à disposition du syndicat par le Conseil général Loire-Atlantique : le logiciel Pégase qui permet de gérer les inscriptions et l'organisation du transport des scolaires.

5-2 Moyens financiers

Le budget du SM de la presqu'île de Guérande avoisine les 9M€.

Il s'appuie essentiellement sur les participations financières des AOT membres.

Budget prévisionnel 2012 : 9 013 000 euros		
Dépenses		Recettes
Fonctionnement: 8,9 millions d'euros	Investissement : 113 000 euros	
Les postes de dépenses principaux sont : -le paiement des transporteurs (5 millions pour les transporteurs scolaires et 3 millions pour les transporteurs chargés des autres lignes) ; -le transporteur TAD est rémunéré à hauteur de 140 000 euros ; -les charges de personnel représentent 230 000 euros environ.	Notamment pour les aménagements des points d'arrêt (mise en accessibilité PMR essentiellement).	Les recettes sont composées principalement des contributions des AOT membres. La ventilation est la suivante : -Département de Loire atlantique : 55,18% -Département du Morbihan : 2,15% -CAP Atlantique : 42,67% pas de VTA

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH)

1-Historique

En 1999, le Conseil général de l'Hérault a lancé un diagnostic « forces et faiblesses » sur l'aménagement de son territoire. Celui-ci a montré la nécessité d'améliorer l'offre en transports en commun sur l'ensemble du département et de l'adapter aux besoins en mobilité d'une population en fort essor démographique. Il s'avérerait nécessaire de mieux coordonner les différents réseaux de transports du département.

Ce diagnostic a débouché sur le projet d'aménagement du territoire « Hérault 2005 ».

Parallèlement, des communautés d'agglomérations ont été créées sur le territoire à partir de 2001 (CA de Montpellier, CA de Béziers, CA de Sète-Bassin de Thau, CA d'Agde-Hérault Méditerranée...). Ces changements ont pour conséquence l'extension des quatre PTU du département.

La SODETRHE, société d'économie mixte (SEM) détenue à 80 % par le Conseil général, chargée jusqu'alors d'organiser en lieu et place du Conseil général les transports non urbains et scolaires, garde à sa charge la gestion des lignes transférées de droit à ces nouvelles AOTU, en vertu du principe de continuité du service public. Cependant, cette SEM n'offrait pas toutes les garanties de sécurité juridique.

La création du syndicat mixte SRU a ainsi permis de répondre:

- à une nécessité de coordination et de simplification des réseaux de transports en commun locaux mise en lumière par le diagnostic du projet Hérault 2005.

Ainsi, avant la mise en place du SMTCH, la SODETRHE était compétente pour les transports scolaires et non urbains. Les transports urbains étaient donc organisés par d'autres structures, ce qui complexifiait la coordination entre les différents services de transports et ne contribuait pas à la bonne lisibilité de l'offre pour les usagers.

- de répondre à un besoin de mise en conformité juridique.

2-Composition du SMTCH

Le SMTCH se compose actuellement de toutes les AOT du département de l'Hérault, soit quatre AOT urbaines et le Conseil général. Le SMTCH collabore avec la Région sur certains projets mais cette dernière n'envisage pas, pour le moment, d'adhérer au SMTCH dont la vocation première est bien d'améliorer l'offre de transport sur le département.

AOT membre du SMTCH	Popula- tion ⁶⁶	Nombre de commune s	Taux VT ⁶⁷	Date d'adhé- sion
le Conseil Général de l'Hérault,	1 050 026	343	-	01/01/2004
la Communauté d'Agglomération de Montpellier	419 291	31	2,00 %	01/01/2004
la Communauté d'Agglomération de Béziers-Méditerranée	110 400	13	1,05 %	01/01/2004
la Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau	94 528	8	0,60 %	01/01/2004
la Communauté d'Agglomération d'Hérault Méditerranée	70 377	19	0,80 %	01/01/2004

66 Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

67 Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP

3-Périmètre du SMTCH

Le périmètre de compétences du SMTCH est l'ensemble du département de l'Hérault. Ce périmètre englobe plus d'un million d'habitants dont les deux-tiers résident dans un périmètre de transports urbains (les 71 communes des PTU du département couvrent 19,4 % du territoire en superficie).

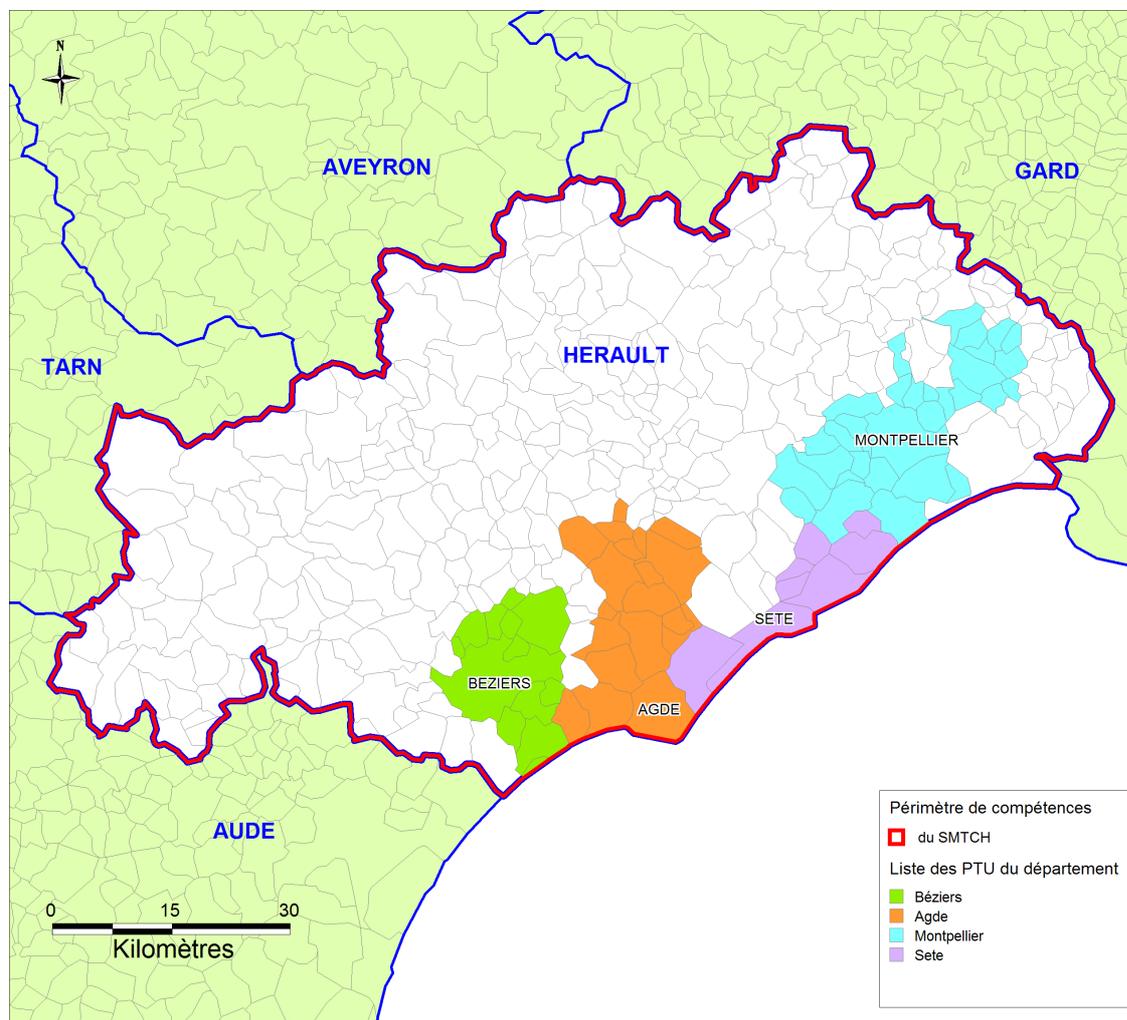


Illustration 18: Périmètre de compétence du SMTCH et PTU sur l'Hérault - conception : CETE Nord Picardie

4-Compétences et actions mises en œuvre

Le SMTCH a pour objectif l'amélioration de la complémentarité et de la performance des réseaux de transport public. Outre les compétences obligatoires d'un syndicat mixte SRU, il exerce une compétence facultative : l'organisation du transport scolaire et du transport interurbain sur l'ensemble du département.

Dans le cadre de ses compétences obligatoires, le SMTCH a mis en place une tarification intermodale permettant aux usagers du réseau scolaire ou interurbain d'utiliser gratuitement (pour les scolaires et les personnes ayant souscrit un abonnement annuel) ou à tarif réduit (pour les personnes n'ayant pas d'abonnement annuel) les réseaux urbains, grâce à la carte AZIMUT. La billettique est en cours de modernisation sur l'ensemble du réseau.

En outre, dans le cadre de ses compétences facultatives, un projet de CHNS (car à haut niveau de service) va être mis en place à partir de 2015. Il concernera l'axe Lodève-Clermont L'Hérault-Mont-

pellier, un des axes principaux du réseau du SMTCH. A l'entrée de Montpellier, la ligne empruntera une voie centrale réservée au bus et sera en interconnexion avec le tramway.

5- Moyens

5-1 moyens humains et matériels

Le SMTCH dispose de son propre personnel (50 personnes environ dont la plupart sont des anciens salariés de la SODETRHE) et de ses propres locaux qui sont situés à Montpellier.

5-2 moyens financiers

Le budget du SMTCH est très important et avoisine les 75M€ soit un budget moyen de 72€/habitant. Il s'appuie essentiellement sur les participations financières des AOT membres.

Budget prévisionnel 2011		
Dépenses		Recettes
Fonctionnement: 71 millions d'euros	Investissement : 4.5 millions d'euros	
principaux postes de dépenses : -actions transport : 62 millions d'euros, -frais de personnel : 2.7 millions d'euros, -frais de fonctionnement : 1.3 millions d'euros	dont 3.9 millions pour la modernisation du matériel de billettique.	-participation des AO membres : 54 millions, -VTA : 4,7 millions -recettes commerciales : 4.7 millions. Une partie de ces recettes est reversée aux agglomérations au prorata de l'utilisation de leur réseau urbain par les usagers du réseau départemental.

Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle (SMITAM)

1-Historique

Le préambule des statuts du SMITAM précise que la création de ce syndicat mixte SRU :

- répond aux orientations du PDU de l'agglomération mancelle et notamment mieux desservir les communes périphériques en développant l'attractivité des réseaux de transports collectifs afin d'inciter les automobilistes à utiliser moins souvent leur véhicule personnel ;
- constitue une première démarche pour permettre de mieux insérer la desserte des zones péri-urbaines dans le schéma de transport de l'agglomération mancelle, à travers notamment l'amélioration de l'intermodalité et la diminution du temps de parcours.

Le SMITAM a donc été créé pour répondre aux orientations du PDU, mais surtout pour continuer à gérer une ligne de bus reliant la Communauté de communes de l'Antonnière à Le Mans Métropole, ligne auparavant gérée par un syndicat mixte de droit commun regroupant ces deux AOTU.

Par ailleurs, le SMITAM pourra également faciliter l'intermodalité entre cette ligne de bus et le tramway du Mans, et ce par la mise en place d'un titre unique de transport (en projet actuellement).

2-Composition

Le SMITAM est composé de deux autorités organisatrices de transports urbains :

- la Communauté urbaine de Le Mans Métropole (LMM),
- et la Communauté de communes de l'Antonnière (CCA).

Juridiquement, il n'était pas obligatoire de « faire adhérer » le Conseil général car la ligne de bus gérée par le SMITAM n'est pas inter-urbaine : elle relie les PTU de la CCA et de LMM qui sont contigus.

AOT membres du SMITAM	Population ⁶⁸	Nombre de communes	Taux VT ⁶⁹	Date d'adhésion
Communauté urbaine de Le Mans Métropole	188 266	9	2,00 %	13/12/04
Communauté de communes de l'Antonnière	6 443	3	0,50 % (VTA)	13/12/04

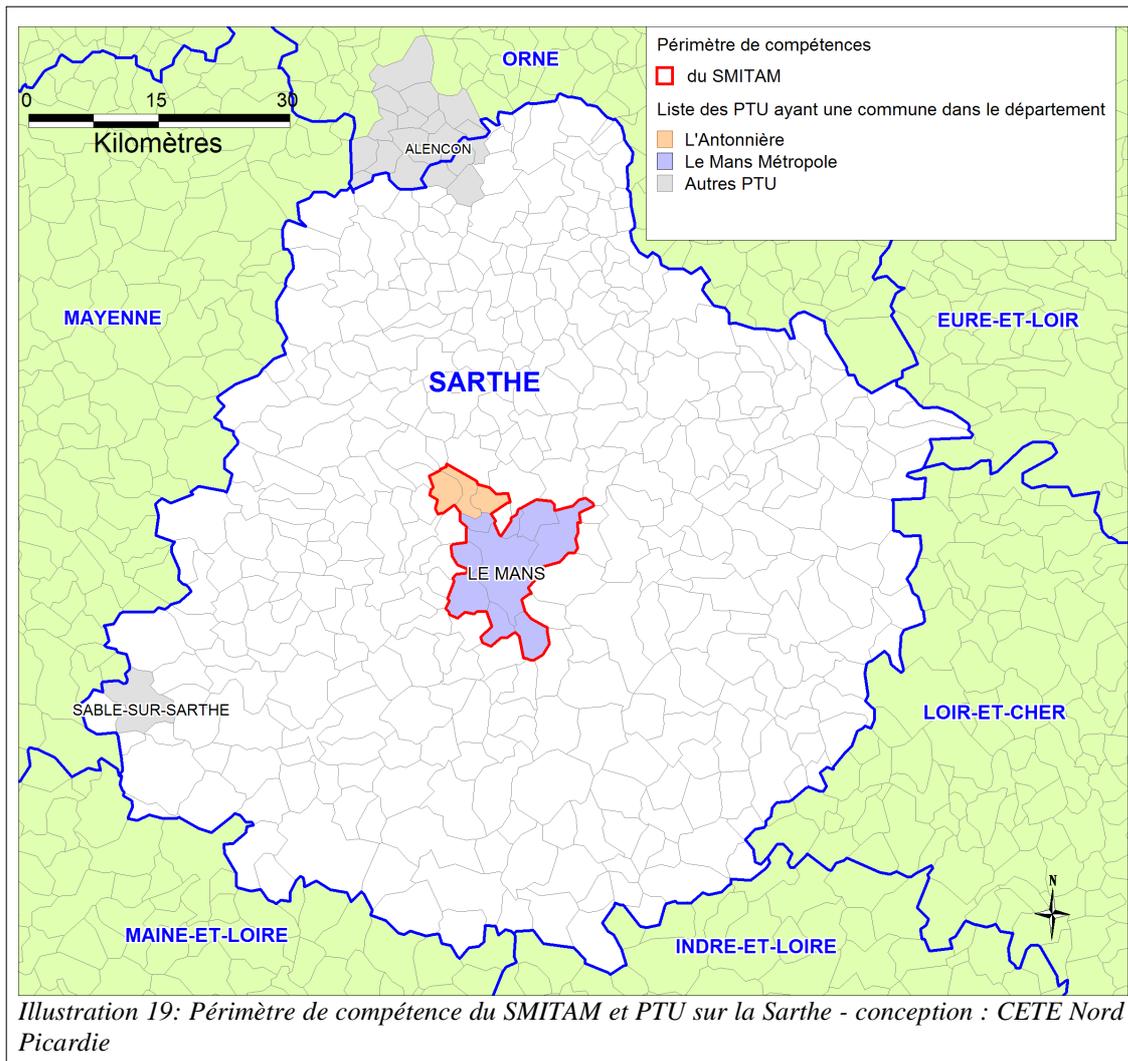
3-Périmètre de compétences

Selon l'article 1er des statuts, le périmètre sur lequel s'exercent les activités du syndicat est composé du PTU de Le Mans Métropole (LMM) et du PTU de la Communauté de communes de l'Antonnière (CCA).

Ce périmètre englobe 194 700 habitants (soit 33,8 % de la population totale du département) sur 12 communes couvrant 3,1 % du département en superficie.

⁶⁸ Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

⁶⁹ Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP



4-Compétences et actions mises en œuvre

Actuellement, ce syndicat mixte SRU s'est essentiellement consacré à l'organisation et à la gestion de la ligne régulière de transport en commun reliant le Mans Métropole à la Communauté de communes de l'Antonnaire.

A terme, l'intermodalité avec le réseau urbain de LMM (tramway et bus) devrait être améliorée à terme par la mise en place d'un titre de transport unique.

5-Moyens

5-1 moyens humains et matériels

Le SMITAM ne dispose pas de son propre personnel.

Deux agents des AOTmembres travaillent à temps partiel (environ 10 %) sur cette « mission SMITAM » .

Le SMITAM ne dispose pas de moyens matériels et logistiques propres.

5-2 moyens financiers

Le budget du SMITAM est d'environ 150k€.

Il s'appuie uniquement sur le produit du versement transport additionnel.

Budget 2010 : environ 150 000 euros		
Dépenses		Recettes
Fonctionnement : 150 000	Investissement : néant	
<p>-147 000 euros pour l'exploitation de la ligne de bus confiée à Veolia et environ 2000 euros pour des fournitures administratives.</p> <p>-Pas de charges de personnel car les deux personnes chargées de faire fonctionner ce syndicat sont rattachées à la CCA et à LMM. A partir de 2012, il y aura des charges de personnel car, afin de « régulariser la situation », les deux personnes faisant fonctionner le syndicat seront mises à disposition à hauteur d'une dizaine d'heures par mois chacune.</p> <p>Pour le budget 2011, les dépenses sont plus importantes car il faut rémunérer le bureau d'études qui assiste la réalisation de la nouvelle DSP.</p>		<p>Une recette unique : le VTA qui est d'environ 180 000 euros (VTA fixé à 0,5%, prélevé uniquement sur la CCA ; il est impossible de prélever un VTA sur LMM où le VT de droit commun est à son maximum).</p> <p>Il y a donc un excédent qui est reporté d'une année sur l'autre généralement.</p>

Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes (SYMITAM)

1-Historique

L'Agence de déplacements des Alpes-Maritimes (structure associative produisant des études sur le thème des déplacements et qui est devenue aujourd'hui une agence d'urbanisme) a porté le projet de création du syndicat mixte à l'origine puis la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur a pris le relais.

La création du SYMITAM, le 20 avril 2005, résulte d'une volonté politique d'améliorer la coordination entre les AOT locales. Sur le territoire concerné, plusieurs PTU sont contigus. Une part importante des flux de déplacements s'effectue d'un PTU vers un autre PTU ; ce qu'a confirmé une enquête ménages-déplacements (EMD) réalisée en 1998. Il en a été conclu la nécessité d'améliorer la coordination entre les AOT et principalement les AOTU.

La structure du syndicat mixte SRU répondait parfaitement à cette attente d'autant plus que les compétences obligatoires prévues par la loi SRU permettaient de mettre en place une structure qui ne soit pas une nouvelle AOT concurrente des AOT existantes, ce qui était aussi un élément essentiel pour les élus de l'époque.

2-Composition du SYMITAM

Le SYMITAM est composé de toutes les AOT présentes dans le département des Alpes-Maritimes, à l'exception de la Région.

AOT membre du SYMITAM	Population ⁷⁰	Nombre de communes	Taux VT ⁷¹	Date d'adhésion
Conseil Général des Alpes-Maritimes	1 079 100	163	-	20/04/05
Métropole Nice Côte d'Azur	526 110	27	1,75 %	20/04/05
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	177 231	16	1,50 %	20/04/05
Syndicat intercommunal des transports publics Cannes / le Cannet / Mandelieu- la Napoule	138 660	3	1,75 %	20/04/05
Communauté d'Agglomération de la Riviera Française	67 968	10	0,00 %	20/04/05
Syndicat des transports urbains SILLAGES	122 681	26	1,50 %	20/04/05

Précisons également que Monaco, qui ne peut adhérer au SYMITAM car il s'agit d'un État et non d'une AOT, est associé aux différents projets portés par le syndicat.

3-Périmètre du SYMITAM

Le périmètre de compétences du SYMITAM est le département des Alpes-Maritimes. Il compte un peu plus d'un million d'habitants dont la quasi-totalité (95,7 %) réside dans un PTU (les 82 communes des PTU couvrant 34,8 % du département en termes de superficie).

70 Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

71 Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP

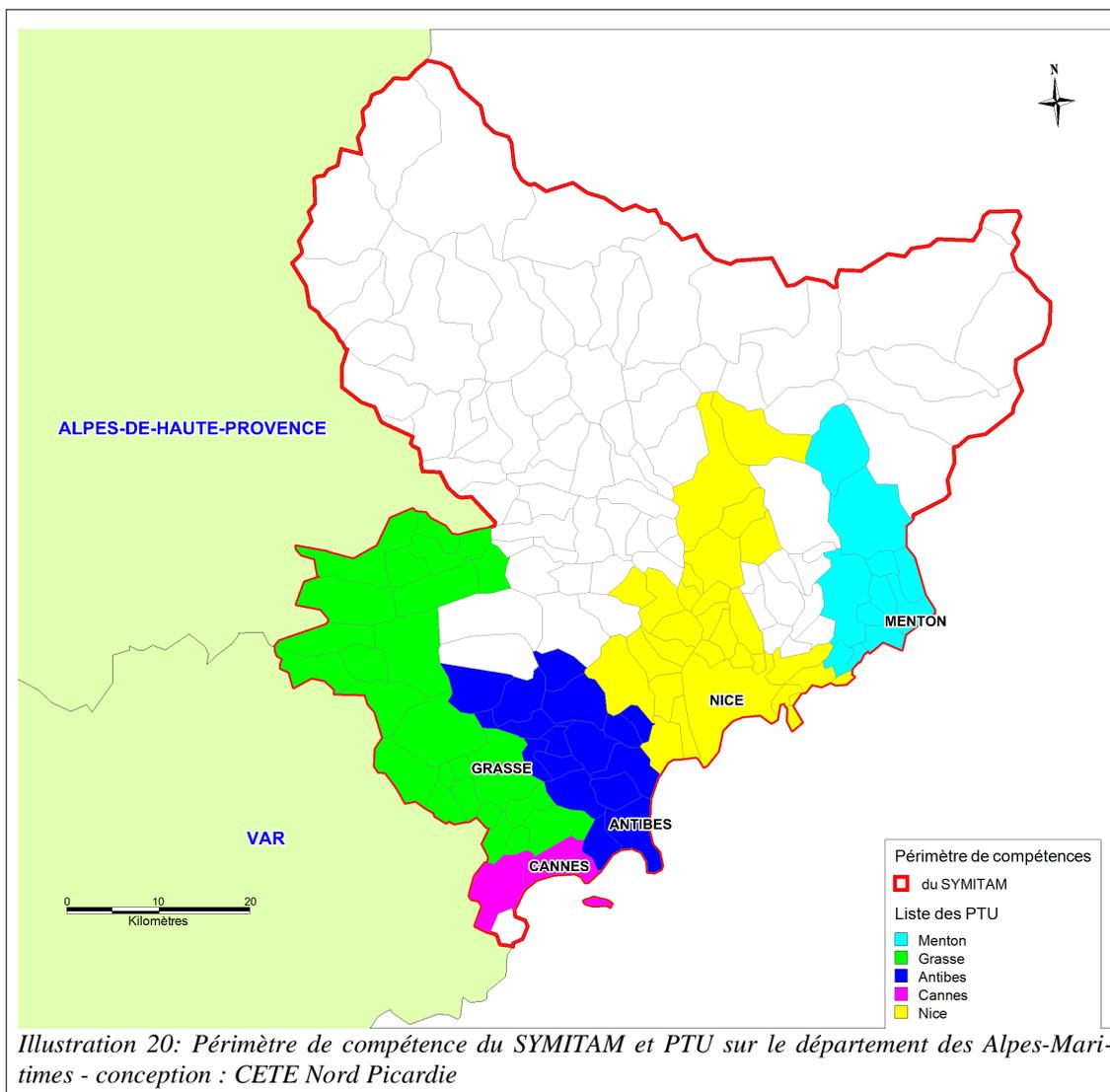


Illustration 20: Périmètre de compétence du SYMITAM et PTU sur le département des Alpes-Maritimes - conception : CETE Nord Picardie

4-Compétences et actions mises en œuvre

Le SYMITAM assure les trois compétences obligatoires prévues par la loi. La plupart des élus sont contre la prise en charge de compétences facultatives par le SYMITAM étant donné qu'il a vocation à rester selon eux une instance permettant la coordination entre AOT et non pas devenir une nouvelle AOT : les AOT membres ne souhaitent pas pour l'instant déléguer leur compétence transport.

Les deux grands projets du Symitam ont abouti (mise en place d'un SIM et de la carte "Azur"). Le syndicat est actuellement dans une phase de définition de nouvelles missions avec ses AOT membres. Les actions à développer pourraient être :

- la mise en place d'une gamme tarifaire multimodale élargie (abonnement annuel, mensuel, passes multimodaux, passe journée...)
- l'intégration du mode ferroviaire dans l'offre « carte azur »,
- l'amélioration du SIM pour le faire évoluer vers de l'information en temps réel et pour compléter les services proposés.

Le Symitam va également se charger de la répartition des recettes entre les différentes AOT. Cette tâche est attribuée au syndicat qui s'appuiera sur une méthode de répartition élaborée par un prestataire.

5-Moyens

5-1 moyens humains et matériels

Le SYMITAM s'appuie pour son fonctionnement sur des moyens humains qui lui sont propres. De deux personnes, l'équipe est passée en octobre 2010 à trois afin de pouvoir prendre en charge le travail inhérent au système d'information multimodale (SIM).

Depuis septembre 2007, le SYMITAM s'est installé dans des locaux propres après avoir été hébergé par la Métropole Nice côte d'Azur.

5-2 Moyens financiers

Le budget du SYMITAM est d'environ 670k€, soit un budget de 0,62€/habitant.

Il s'appuie à la fois sur des contributions financières de ses membres et sur la perception de subventions.

Budget prévisionnel 2011		
Dépenses		Recettes
Fonctionnement : 650 000 euros	Investissement : 15 000 euros	
<ul style="list-style-type: none"> -Charges de personnel (salaires des 2 employés du Symitam) -charges de gestion courante (informatique, maintenance...) -frais d'études -actions de communication (actions de communication importantes pour le SIM et la carte azur) -paiement d'éventuels prestataire(notamment le prestataire pour l'exploitation du SIM) 	Principaux postes : achat de matériel dont matériel informatique et financement de certaines études.	<ul style="list-style-type: none"> - 250 000 euros de cotisations versées par les AO membres, - 180 000 euros de fonds FEDER - 165 000 euros versés par l'État dans le cadre de l'appel à projet « des quartiers vers l'emploi » Pas de VTA prélevé (les AOTU membres du SYMITAM prélèvent des VT sur leur PTU).

Entre 2006 et 2008 la clé de répartition était 1/3 pour le département et 2/3 pour les AOTU.

Les contributions financières versées par chaque AOT membre sont calculées par rapport aux deux critères suivants pondérés de manières équivalentes : la population et l'assiette du VT.

Syndicat Mixte des Transports collectifs de l'Oise (SMTCO)

1-Historique

Suite à l'approbation de son Agenda 21 en décembre 2005 et dans l'optique de mieux maîtriser les déplacements sur son territoire, notamment par l'amélioration du système de transports collectifs, le Conseil Général de l'Oise a impulsé la création en novembre 2006 du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO). Ce syndicat mixte SRU a pour objectif, à l'échelle départementale, de coordonner et de développer l'offre locale en matière de transports en commun, et par conséquent d'inciter les habitants de l'Oise à moins utiliser leur véhicule personnel pour leurs déplacements.

2-Composition du SMTCO

Le SMTCO se compose actuellement de toutes les AOT exerçant leurs compétences sur le département de l'Oise, soit 11 AOT urbaines et 2 AOT interurbaines (voir tableau ci-dessous).

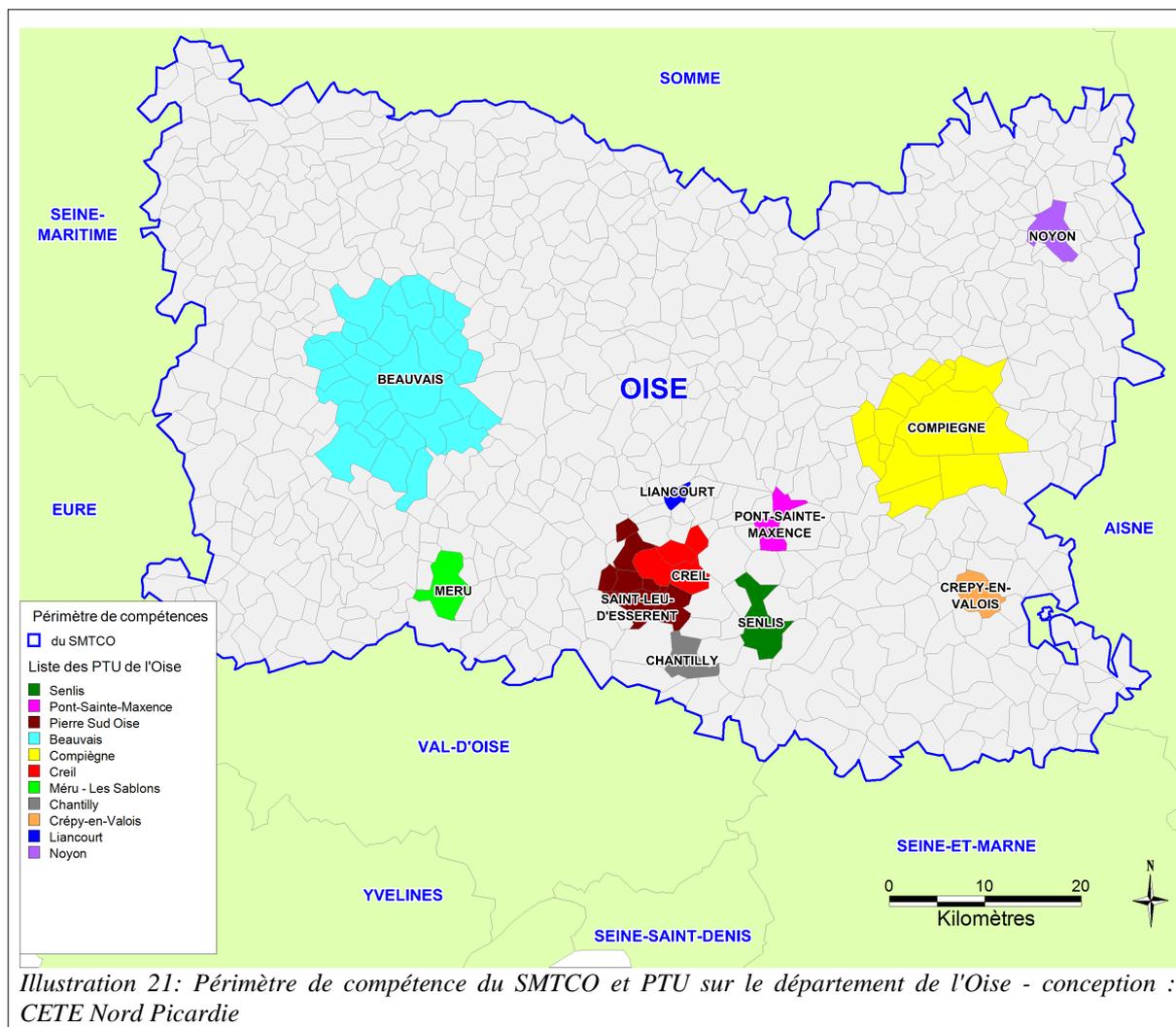
AOT membre du SMTCO	Popula- tion ⁷²	Nombre de communes	Taux VT ⁷³	Date d'adhé- sion
Conseil Régional de Picardie	1 958 558	2291	-	21/11/2006
Conseil Général de l'Oise	821 568	693	-	21/11/2006
Communauté d'Agglomération du Beauvaisis	81 211	31	0,60 %	21/11/2006
Communauté d'Agglomération Creilloise	72 866	4	0,60 %	21/11/2006
Communauté d'Agglomération de la région de Compiègne	73 668	15	0,60 %	21/11/2006
Communauté de communes des Sablons	13 249	1	0,60 %	21/11/2006
Communauté de communes Pierre Sud Oise	10 731	7	0,55 %	21/11/2006
Commune de Chantilly	11 181	1	0,00 %	21/11/2006
Commune de Crépy-en-Valois	14 133	1	0,55 %	01/12/2008
Commune de Liancourt	7 182	1	0,00 %	21/11/2006
Commune de Noyon	14 335	1	0,50 %	21/11/2006
Commune de Pont-Sainte-Maxence	12 007	1	0,55 %	21/11/2006
Commune de Senlis	16 907	1	0,00 %	01/12/2008

72 Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

73 Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP

3-Périmètre du SMTCO

Le périmètre de compétence du SMTCO est le département de l'Oise. Ce périmètre englobe près de 822 000 habitants dont 40 % résident dans un PTU (les 64 communes des PTU couvrant 12 % du département en superficie).



4-Compétences et actions mises en œuvre

Le SMTCO a pris en charge depuis fin 2006 les seules compétences obligatoires prévues par la loi SRU, conformément à la volonté des collectivités membres du syndicat de mettre en place une structure de coordination permettant de rendre plus cohérente l'offre de transport public sur le Département de l'Oise. Chaque AOT a conservé sa compétence d'organisation des transports sur son périmètre de compétences.

Depuis sa création, le SMTCO a mis en place des actions majeures relatives à l'information :

- Une centrale départementale d'information voyageurs « Oise Mobilité » à Beauvais, en septembre 2010. Cette centrale de mobilité accueille les clients (téléphone, mail, courrier et visite), donne de l'information voyageurs (lignes, horaires, tarifs, perturbations ...), enregistre les clients, prend les rendez-vous pour les transports à la demande organisés sur le département et gère les réclamations.

- Un site internet multimodal (www.oise-mobilite.fr) en janvier 2011. Ce site internet donne de l'information voyageur (recherche d'itinéraire multimodale, plans, cartographie des lignes et itinéraires, perturbations ...), permet d'accéder aux services de covoiturage (www.covoiturage-oise.fr) et de réservation de transports à la demande (TAD), affiche des itinéraires avec l'intégration des modes doux. Par la suite, il devrait donner des informations en temps réel et permettre l'achat de titres de transports via internet.
- Une application mobile (Oise Mobilité) regroupant les mêmes informations qu'énoncé sur le site internet.
- Un Système Intégré de Services à la Mobilité sur le Département de l'Oise (SISMO), en décembre 2012. Ce système permet d'avoir un SIV sur site et embarqué donnant de l'information en temps réel, aux arrêts et à bords des véhicules. Le système intègre tous les réseaux de transport existant dans l'Oise pour faciliter la chaîne de déplacements, proposant des itinéraires qui intègrent l'offre sur l'ensemble des réseaux urbains, l'offre TAD, l'offre covoiturage et l'offre de vélo-location. SISMO propose une nouvelle billettique intermodale aux habitants de l'Oise avec la mise en place d'une carte sans contact unique "Le Pass Oise Mobilité" pour les voyageurs réguliers et un billet sans contact pour les voyageurs occasionnels. SISMO a également permis d'équiper les réseaux urbains gratuits de systèmes de cellules compteuses favorisant un meilleur suivi de la fréquentation des lignes.

5-Moyens

5-1 moyens humains et matériels

L'équipe du syndicat est actuellement composée de sept personnes (un directeur administratif et financier, un directeur technique, une assistante de direction, trois chargés de mission transport sectoriel et un responsable finances et marchés publics). Les trois chargés de mission transport sectoriel sont répartis sur trois secteurs (antenne de Compiègne, antenne de Creil et siège de Beauvais : les bureaux appartiennent dans les trois cas au SMTCO) afin de couvrir l'ensemble de l'Oise et d'être au plus proche des acteurs locaux de la mobilité. Le SMTCO dispose de ses propres locaux.

5-2 moyens financiers

Le budget du SMTCO est d'environ 11M€, soit un budget de 13,4€/habitant.

Il s'appuie uniquement sur le produit du versement transport additionnel.

Budget prévisionnel: 11 millions d'euros	
<p>Dépenses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les subventions aux AOT membres pour des projets de renouvellement de leur parc par des véhicules moins polluants ou pour des projets de développement des réseaux de transport (amélioration de la desserte avec une dimension intermodale et ciblée principalement sur l'amélioration des trajets domicile-travail : le SMTCO finance des études pour identifier les besoins sur le territoire) : environ 60% du budget soit 6 millions d'euros; - financement de SISMO : environ 28 %, - financement de prestations de service à des cabinets d'études ou des cabinets conseil notamment : environ 4%; 	<p>Recettes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La seule source de recettes est le VTA. Le SMTCO , sur la base d'un accord commun de ses membres a adopté la règle suivante : le cumul du VT de droit commun et du VTA ne peut dépasser 0,80%. - A ces recettes du VTA peuvent s'ajouter très ponctuellement des subventions de partenaires telle que l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

<ul style="list-style-type: none"> - charges de personnel : 4% environ - remboursement de frais pour les services mutualisés avec le Conseil général notamment (service courrier, voitures de service, service d'entretien des véhicules...) : environ 4% ; 	
--	--

Syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône

1-Historique

Plusieurs AOT du département des Bouches du Rhône affichaient, depuis plus de vingt ans, la volonté de se regrouper au sein d'une structure commune. Mais différents éléments ont ralenti l'émergence d'une coopération à l'échelle départementale :

- des problèmes de continuités géographique et territoriale, avec notamment des "coupures" dues au relief, à la mer ou à l'étang de Berre ;
- des problèmes liés à des blocages politiques sur certains périmètres, une partie des AOT locales refusant la fusion par peur de perdre leur autonomie. Il est, de plus, difficile de faire émerger des attentes et intérêts communs à toutes les AOT.
- En outre, des conflits entre partis politiques ralentissent les démarches de coopération ;
- enfin, les difficultés rencontrées au sein de la régie des transports marseillais (RTM) avec de nombreux conflits sociaux ont pu constituer un élément bloquant pour certains élus.

Une première initiative de coopération initiée par le Conseil général au début des années 2000 a ainsi échoué pour les raisons évoquées ci-dessus. Dans la foulée est créé "Le Pilote", association d'AOT qui informe l'usager par le biais d'un site internet regroupant des données sur les services mobilité de la plupart des réseaux du département.

En 2009, le Conseil général propose à nouveau une démarche de coopération sous forme de syndicat mixte SRU, mais en prenant bien soin de préciser qu'il s'agit d'une volonté de mettre en place un "syndicat d'études" permettant notamment de formaliser "un tour de table" entre AOT et non pas d'empiéter sur les missions de ces dernières. Cette formule remporte l'adhésion des AOT du département : le syndicat mixte des transports de Bouches-du-Rhône est créé le 11 juin 2009. Le Pilote est alors intégré à ce syndicat.

2-Composition

La quasi-totalité des AOT du département ont adhéré au syndicat : le Conseil général et six des sept AOTU. La seule AOTU du département non-adhérente est le Syndicat intercommunal des transports urbains du bassin minier de Provence. Ce syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) inclut deux communes : Gardanne et Gréasque.

Notons que la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence a adhéré en 2010, un an après la création du syndicat et que le Syndicat Mixte d'Exploitation et de Gestion des Transports

Urbains (SMEGTU⁷⁴) résulte de la fusion du Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence et de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues, qui étaient déjà membres du syndicat mixte SRU avant la création du SMEGTU.

AOT-membres du Syndicat mixte des Transports des Bouches-du-Rhône	Population ⁷⁵	Nombre de communes	Taux VT ⁷⁶	Date d'adhésion
Conseil Général des Bouches-du-Rhône	1 995 094	119	-	11/06/09
La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	1 041 161	18	2,00%	11/06/09
La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence	363 684	34	1,40%	01/07/10
La Communauté d'Agglomération Arles - Crau - Camargue - Montagnette	80 433	5	0,55%	11/06/09
La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile	105 119	12	1,80%	11/06/09
La Communauté d'agglomération Agglopoles Provence (Salon-Etang de Berre-Durance)	138 990	17	1,60%	11/06/09
Le Syndicat Mixte de Gestion et d'Exploitation des Transports Urbains	170 049	9	1,25%	11/06/09

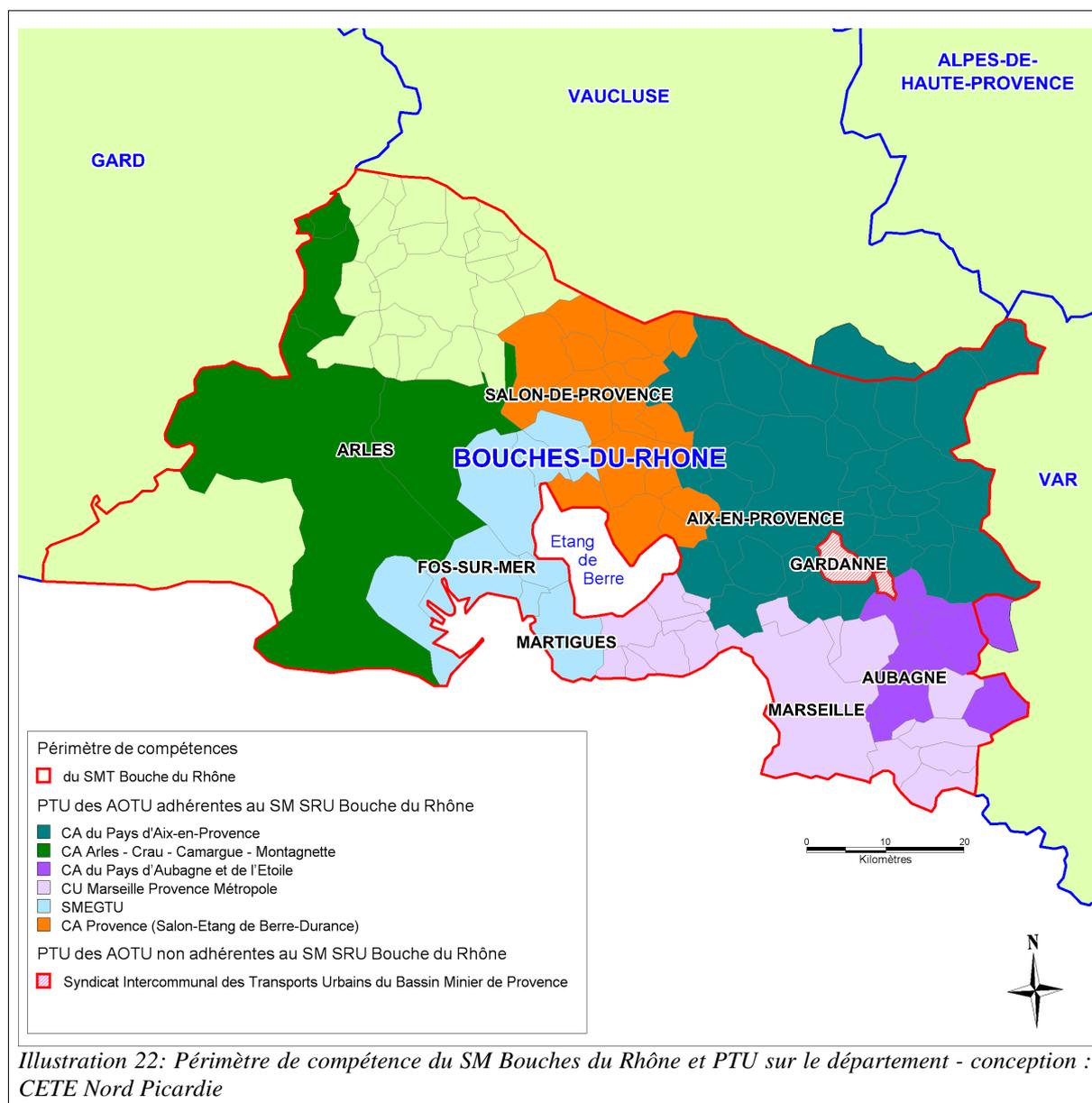
3-Périmètre de compétences

Le périmètre de compétences du Syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône est le département. Ce périmètre couvre près de 2 millions d'habitants dont 94 % résident dans l'un des sept PTU (les 93 communes des PTU du département couvrent 80,5 % du territoire en superficie).

74 Approbation du PTU au 01/08/2011 et instauration du VT au 01/09/2011 – données enquête TCU 2012 (DGITM/CERTU/GART/UTP)

75 Populations totales légales 2009 – données INSEE

76 Au 31/12/2011 – données enquête TCU (DGITM/CERTU/GART/UTP)



4-Compétences et actions mises en œuvre

En amont de la définition et validation des missions du syndicat, une étude a été réalisée pour recenser auprès de l'ensemble des AOT membres - dont certaines n'avaient jamais échangé entre elles – leurs attentes, leurs craintes et leurs visions sur les compétences d'un syndicat mixte. Elle a débouché sur la définition des missions du syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône.

Celui-ci a pour objectif de répondre aux missions obligatoires prévues par le Code des Transports :

- coordonner les réseaux en évitant la redondance des offres de transports. Faire en sorte que l'ensemble des moyens de chaque intercommunalité, du Conseil Général et de la Région puisse coexister en se complétant.
- mettre en œuvre l'information multimodale en rassemblant l'ensemble des données des AOT : dans le département, sous l'égide de l'union européenne, a été créé il y a une douzaine d'années un outil baptisé « Le Pilote » qui connaît un franc succès. Cet outil a été intégré comme élément d'information multimodale du syndicat mixte des transports. Les élus ont ainsi décidé

de requalifier le système pour qu'il soit un instrument pertinent et performant permettant une gestion efficace de toutes les informations des réseaux des partenaires du syndicat mixte.

- Mettre en place une tarification coordonnée de titres de transports unifiés et un système billettique commun.

On peut aussi mettre en avant la mise en place de Flash codes sur 10 000 points d'arrêts. Cette action à un coût relativement modéré (300 000 euros) offre aux arrêts la possibilité de combiner l'information transport avec de nombreuses données complémentaires. Le flash code en station permettra à l'utilisateur, grâce à son smartphone, de connaître le passage du prochain bus, les destinations et horaires des autres réseaux mais aussi par exemple l'existence d'une boulangerie dans la rue d'à côté, les horaires d'ouverture de la piscine ou de la Poste à destination etc...

5-Moyens

5-1 moyens humains et matériels

Le syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône dispose de son propre personnel (6 équivalents temps plein) et s'appuie sur les moyens humains du Conseil général pour certaines tâches (en particulier la comptabilité).

Il est hébergé dans les locaux du Conseil général.

5-2 moyens financiers

Le budget du SM des Bouches du Rhône est d'environ un million d'euros soit 5€/habitant.

Il est alimenté essentiellement par les contributions financières des AOT membres.

Budget prévisionnel 2012 : environ un million d'euros		
Dépenses		Recettes
Fonctionnement : 600 000 euros	Investissement : 400 000 euros	
Principale dépense de fonctionnement : site internet le Pilote	Principale dépense d'investissement : études	Les contributions des AOT membres essentiellement. Le Conseil général et la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole verse chacun 33% des contributions ; Les 33% restants sont ventilés entre les autres AOT membres.

Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT) Nord-Pas de Calais

1-Historique

Le SMIRT a été créé par arrêté préfectoral le 17 décembre 2009.

Il s'agit d'une instance de coopération dont la création s'inscrit dans une démarche de collaboration entre les différentes AOT régionales qui existait depuis 1994 sous la forme d'une association. La Région est à l'origine du projet de création du SMIRT.

La création du SMIRT a nécessité un amendement législatif pour permettre à un syndicat de transports de faire partie d'un autre syndicat de transports.

2-Composition du SMIRT

Le SMIRT est composé de l'ensemble des 14 AOT de la Région Nord-Pas de Calais (11 AOTU et 3 AOT interurbaines). La Région, à l'origine du projet, en fait partie en qualité d'Autorité Organisatrice de transports ferroviaires.

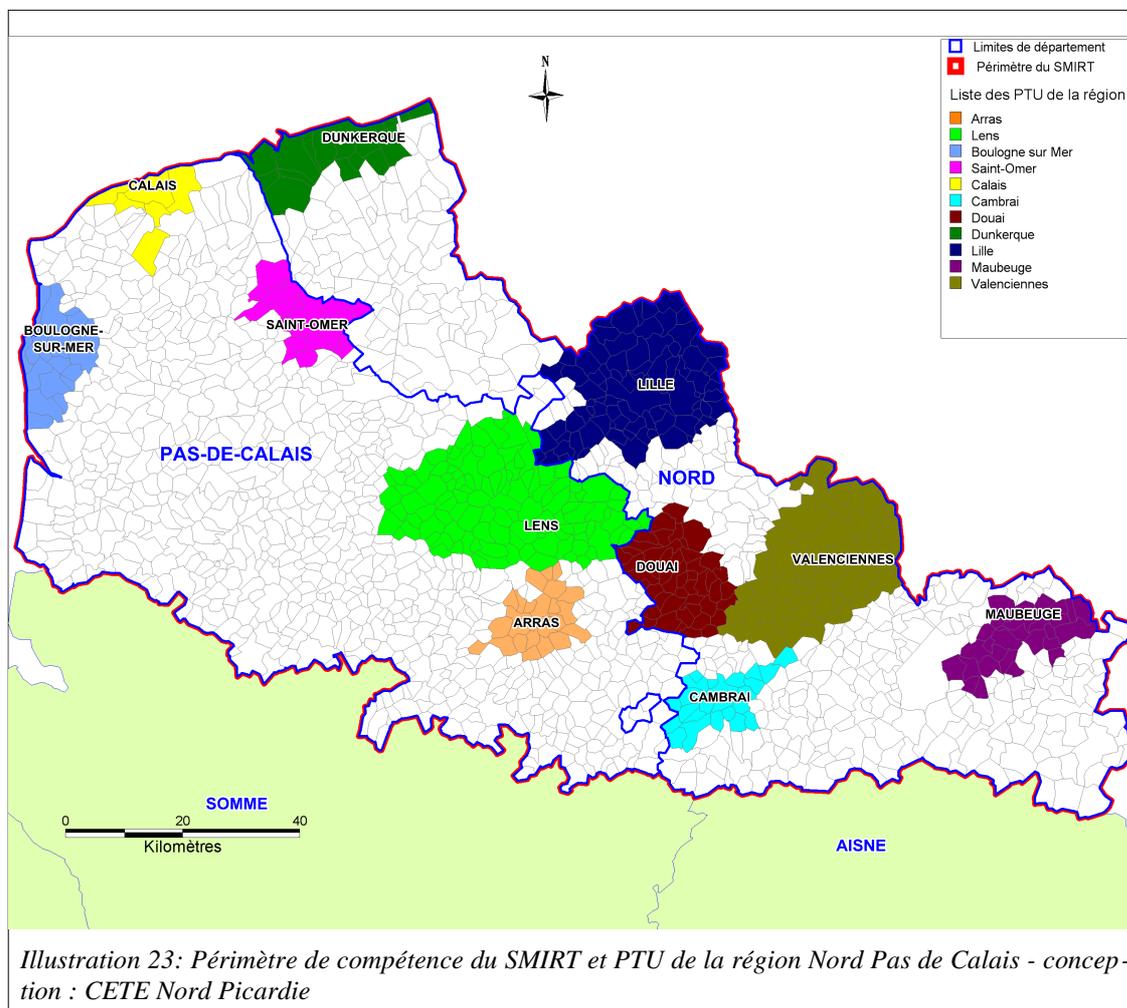
AOT membre du SMIRT	Population ⁷⁷	Nombre de communes	Taux VT ⁷⁸	Date d'adhésion
Conseil Régional du Nord-Pas de Calais	4 033 197	1545	-	17/12/09
Conseil Général du Nord	2 571 940	650	-	17/12/09
Conseil Général du Pas-de-Calais	1 461 257	895	-	17/12/09
Lille Métropole Communauté Urbaine	1 125 549	85	2,00 %	17/12/09
Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes	346 916	75	1,80 %	17/12/09
Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral	200 735	16	1,55 %	17/12/09
Syndicat Mixte des Transports du Douaisis	196 042	46	1,80 %	17/12/09
Syndicat Mixte du Val de Sambre	120 604	28	1,80 %	17/12/09
Communauté d'Agglomération de Cambrai	63 661	24	0,38 %	17/12/09
Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle	601 473	115	1,80 %	17/12/09
Communauté d'Agglomération du Boulonnais	121 133	22	1,05 %	17/12/09
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis	103 365	6	1,25 %	17/12/09
Communauté Urbaine d'Arras	95 028	24	0,60 %	17/12/09
Communauté d'Agglomération de Saint-Omer	66 226	19	0,35 %	17/12/09

⁷⁷ Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

⁷⁸ Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP

3-Périmètre du SMIRT

Le périmètre du SMIRT correspond à la région Nord-Pas de Calais. Ce périmètre compte plus de 4 millions d'habitants dont 75 % résident dans un PTU (les 460 communes des PTU de la Région couvrent 29 % du territoire en superficie).



4-Compétences et actions mises en œuvre

Le Syndicat Mixte, conformément à son objet, exerce les compétences intermodales sur les périmètres de transport de ses membres.

Le Syndicat Mixte peut également être chargé de développer des coopérations avec la Belgique et avec les régions françaises limitrophes.

D'une manière générale, le SMIRT peut réaliser toute concertation, étude ou action de communication concourant au développement de l'intermodalité, à l'observation et à l'amélioration des services publics de transports et mettre en place les centres de ressources correspondants.

Le SMIRT a mis en place des Commissions thématiques pour parvenir aux objectifs qui sont exposés dans ses statuts. Les Commissions travaillent sur :

- la billettique et l'information voyageur,

- la coordination de l'offre de transports,
- la tarification,
- l'accessibilité des transports publics,
- la communication, les études et statistiques.

Le projet phare du SMIRT en cette phase de lancement concerne le déploiement d'une nouvelle billettique basée sur une carte de transport unique (la carte Pass-Pass) sur l'ensemble de ses réseaux membres.

5-Moyens

5-1 moyens humains et matériels

Le personnel du SMIRT comprend une directrice adjointe, une assistante de direction et deux personnes localisées au Conseil Régional. À terme, deux autres personnes (un directeur à titre accessoire en temps partiel et un comptable) devraient compléter ce groupe.

Une convention a été signée en août 2010 entre le SMIRT et la Région pour la location des locaux accompagnée d'un soutien logistique (fournitures de bureaux mais également pour la mise à disposition du personnel).

5-2 moyens financiers

Jusqu'à présent le budget du Syndicat présente quasiment uniquement des dépenses de fonctionnement, puisqu'il porte sur des études dans ses domaines de compétence. Le budget annuel, avec les reports de l'année précédente, est de l'ordre de 800 000 euros en 2012.

Il représente environ 0,2€/habitant.

Le budget est alimenté par les participations financières des AOT.

Budget prévisionnel 2012	Principales contributions
Quasiment uniquement des frais de fonctionnement : 800 000 euros environ répartis de la manière suivante : <ul style="list-style-type: none"> • Marché billettique (354 000 euros) • frais de personnel (200 000 euros) • frais de fonctionnement courant (200 000 euros) 	Pas de VTA, le SMIRT s'appuie essentiellement sur les contributions des AOT membres. La répartition des contributions financières des AOT adhérentes du SMIRT est fixée dans les statuts; Elle a fait l'objet de négociations avant la création du SMIRT : ont été considérés le potentiel fiscal des AOT ainsi que leur population. Actuellement, la part de contribution de la Région, qui est amenée à diminuer sensiblement dans les années à venir, représente 75% du budget du SMIRT.

Syndicat mixte SRU "Fil Vert" (Hautes-Pyrénées)

1-Historique

« Fil vert » est un syndicat mixte créé le 5 mars 2010 dans les Hautes Pyrénées. En l'absence de structure de coopération pré-existante, ce projet, envisagé depuis plusieurs années, était porté par la Communauté d'agglomération du Grand Tarbes. Cette dernière souhaitait améliorer la coordination des AOT et donc l'offre de transport notamment sur l'axe Tarbes-Lourdes, un axe très fréquenté (nombreux déplacements entre l'aéroport de Tarbes, situé sur l'aire urbaine de Tarbes et où arrivent de nombreux vols low-cost, et la ville de Lourdes, très touristique).

Après avoir surmonté quelques blocages, relatifs notamment à la volonté de la Communauté d'agglomération de prélever un VTA pour mener à bien les projets du syndicat mixte SRU en projet (la Ville de Lourdes ne voulait pas instaurer de VTA sur son PTU pour ne pas fâcher les nombreuses entreprises touristiques implantées), le syndicat est finalement créé en 2010.

2-Composition

Le syndicat mixte SRU « Fil Vert » est composé de trois AOT, l'AOT départementale et deux AOTU sur le département (Communauté d'agglomération du Grand Tarbes et Ville de Lourdes).

AOT membres du Syndicat mixte SRU « Fil Vert »	Population ⁷⁹	Nombre de communes	Taux VT ⁸⁰	Date d'adhésion
Conseil Général des Hautes-Pyrénées	238 031	474	-	05/03/10
Communauté d'agglomération du grand Tarbes	78 131	12	0,60 %	05/03/10
Ville de Lourdes	15 491	1	0,00 %	05/03/10

À terme, les élus du syndicat souhaiteraient faire adhérer la Région afin de développer plus rapidement l'intermodalité avec l'offre TER.

3-Périmètre de compétences

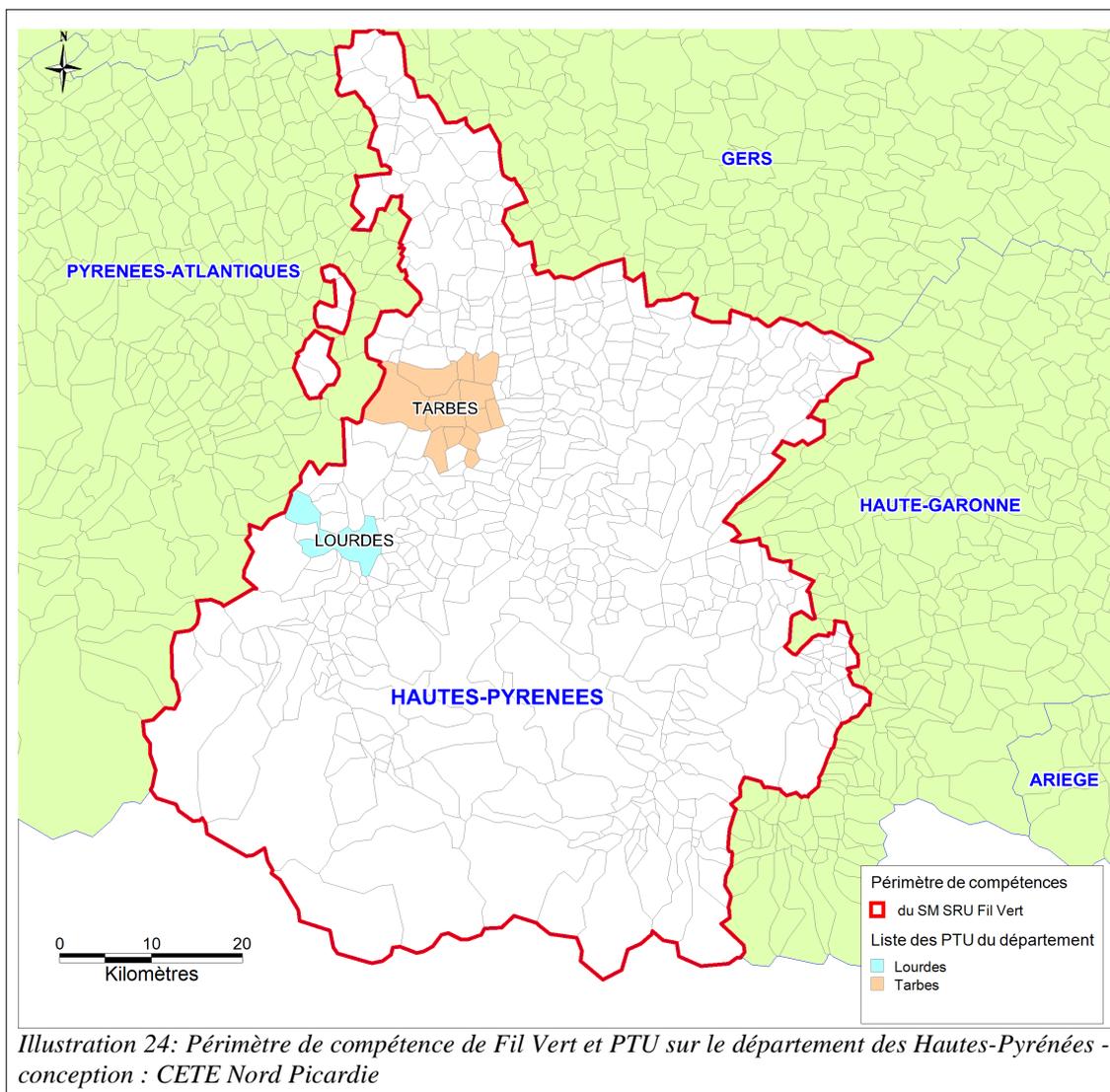
Le périmètre de compétence inscrit dans les statuts est celui du département. En effet, le conseil général voulait dès le départ que ce syndicat mixte SRU mette en place des solutions au niveau départemental. Toutefois, la coordination des actions entre les trois AOT membres, notamment pour la liaison Tarbes-Lourdes, principale compétence développée à ce jour par Fil vert, est réalisée uniquement sur les aires urbaines du Grand Tarbes et de Lourdes.

D'autres actions, en cours, d'information multimodale et de billettique, porteront sur un périmètre plus large.

Le périmètre de compétence comprend près de 238 000 habitants dont 39 % résident dans un PTU (les 13 communes des PTU du département couvrent 3,4 % du territoire en superficie).

79 Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

80 Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP



4-Compétences et actions mises en œuvre

Fil vert n'a pris en charge que les compétences obligatoires.

Jusqu'à présent, Fil vert s'est principalement concentré sur la compétence de coordination entre AOT pour améliorer la liaison Tarbes-Lourdes, très touristique. Fil vert va développer les deux autres compétences obligatoires dans les mois et années à venir :

- une centrale de réservation départementale devrait être créée (information multimodale) ;
- en matière de tarification et billettique, le syndicat vient de lancer un appel d'offre pour la mise en place en 2013 d'une billettique identique dans tous les autocars et bus des trois AO membres. Ce système billettique sera interopérable avec la billettique (les titres de transport) des cars du Conseil régional.

5-Moyens

5-1 Moyens humains et matériels

Fil Vert ne dispose pas de moyens humains propres. Des ETP sont mis à disposition par les trois AOT-membres :

- Conseil général: 1 ETP ;
- Communauté d'agglomération : 1 ETP ;
- Lourdes : 0,2 ETP.

Fil vert a dressé pour chaque AOT-membre une liste du personnel concerné par cette mise à disposition en identifiant dans chaque AOT des agents avec un pourcentage de temps de travail à consacrer au syndicat mixte SRU.

Fil Vert ne dispose pas non plus de moyens logistiques ou matériels en propre. Le syndicat siège au Conseil général.

Cette absence de moyens propres correspond à une volonté des trois AOT-membres : elles ne voulaient pas créer une nouvelle structure avec un personnel et des locaux en propre afin de ne pas générer de nouvelles dépenses de fonctionnement (personnel, charges imputables aux locaux en propre...). Les AOT membres préféraient consacrer le budget de Fil vert directement à l'amélioration de l'offre de transport.

5-2 Moyens financiers

Le budget de Fil vert est de 3,2M€ soit un budget moyen de 13,5€/habitant.

Il s'appuie uniquement sur le produit du versement transport additionnel institué sur le périmètre de compétence.

Budget 2011 : 3 221 000 euros		
Dépenses		Recettes
Fonctionnement : 2 825 000 euros	Investissement : 396 000 euros	
90 % de ce budget est consacré au poste « remboursement pour compétences exercées par les AO membres sur le périmètre du syndicat »	Principaux postes : réalisation d'un parc-relais et d'une aire de covoiturage, étude sur la billettique et l'information multimodale, réaménagement de la gare routière à Lourdes	<p>Une seule recette : le VTA : 2 100 000 euros en 2011.</p> <p>Il est prélevé sur le périmètre des deux aires urbaines au taux unique de 0,3 %. Ce taux unique a été acté afin de ne pas créer de disparité entre les différents territoires couverts par le syndicat mixte SRU et ainsi éviter les blocages politiques que des taux différenciés auraient générés.</p> <p>Nb : le différentiel entre les dépenses et les recettes est comblé par les reports d'exercices antérieurs.</p>

Syndicat Mixte de Transport Suburbain de Reims (SMTSR)

1-Historique

Ce syndicat a été créé pour répondre à un besoin bien spécifique : desservir un pôle générateur de déplacements situé en-dehors du PTU de la communauté d'agglomération de Reims.

Plus précisément : un multiplex cinématographique s'est implanté sur la commune de Thillois, limitrophe du PTU de Reims métropole, il y a quelques années. Des commerces se sont peu à peu développés autour de ce multiplex. Cet ensemble commercial générait de nombreux déplacements de Reims Métropole vers Thillois mais il n'y avait pas de desserte satisfaisante en transport en commun. La Communauté de communes à laquelle appartient Thillois demandait depuis de nombreuses années la mise en place d'une meilleure desserte pour faciliter les déplacements vers ce pôle et les sécuriser, notamment pour les publics les plus jeunes, dont une part importante venait à pied vers ce pôle en traversant des axes passants jugés dangereux pour les piétons.

Or, la Communauté d'agglomération de Reims ne pouvait mettre en place cette desserte qui était en-dehors de son PTU. Reims métropole avait alors proposé à Thillois et à la Communauté de communes d'intégrer la Communauté d'agglomération. Mais les élus de cette Communauté de communes refusaient cette éventualité.

De son côté, le Conseil général ne pouvait assurer cette desserte, qui relevait théoriquement de sa compétence puisqu'il s'agit d'une liaison inter-urbaine, pour des raisons financières.

Deux éléments ont permis de faire avancer le projet de création de syndicat mixte SRU :

-l'équipe municipale de Reims a changé il y a quelques années et a fait de la desserte de ce complexe l'une de ses priorités, eu égard au réel besoin de la population rémoise ;

-IKEA voulait s'installer sur cette zone commerciale mais exigeait la mise en place d'une meilleure desserte. Reims métropole, conscient de l'intérêt de l'implantation d'une telle enseigne sur cette zone, a donc souhaité trouver une solution au plus vite.

Reims métropole voulait desservir cette zone commerciale mais :

-ne souhaitait pas transférer sa compétence d'AOTU à un syndicat mixte de droit commun ;

-devait trouver une source de financement pour prolonger la ligne de bus vers la commune de Thillois ;

-devait trouver une solution juridique permettant de desservir une zone hors PTU.

Le syndicat mixte SRU était la seule structure répondant à ces trois exigences.

2-Composition du SMTSR

Le SMTSR est composé de la Communauté d'agglomération de Reims (CAR) et du Conseil Général de la Marne car la desserte inter-urbaine entre l'agglomération de Reims et la commune de Thillois relève sa compétence.

Le Conseil régional n'a pas voulu intégrer ce syndicat mixte du fait de son objet restreint de gestion d'une ligne de transport vers une zone commerciale.

AOT membre du SMTSR	Population ⁸¹	Nombre de communes	Taux VT ⁸²	Date d'adhésion
Conseil Général de la Marne	580 402	620	-	21/05/10
Communauté d'agglomération de Reims (CAR)	213 190	6	1,80%	21/05/10

3-Périmètre du SMTSR

Le périmètre de compétences du SMTSR est l'aire urbaine de Reims (dans les limites du département de la Marne puisque les Conseils généraux des départements limitrophes sur lesquels s'étend cette aire urbaine ne sont pas membres du SMTSR).

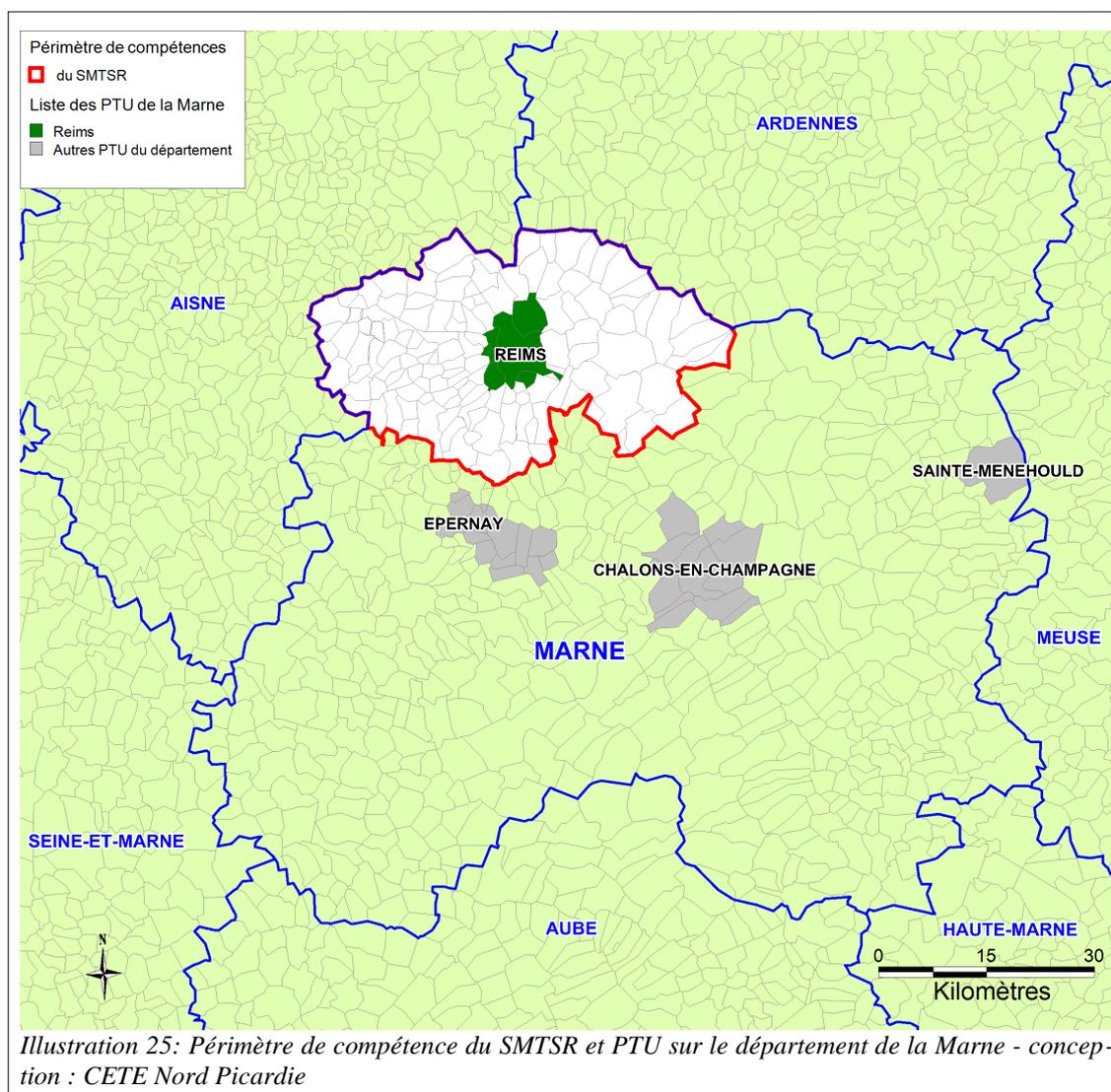


Illustration 25: Périmètre de compétence du SMTSR et PTU sur le département de la Marne - conception : CETE Nord Picardie

81 Populations totales légales 2009 avec double compte – données INSEE

82 Au 31/12/2011 – données enquête annuelle sur les TCU – CERTU/DGITM/GART/UTP

Ce périmètre englobe 275 000 habitants (soit 47,4 % de la population totale du département) sur 120 communes couvrant 14,3 % du département en superficie.

4-Compétences et actions mises en œuvre

Le SMTSR n'a pas encore mis en œuvre les missions obligatoires prévues par la loi SRU.

Pour l'instant, l'unique mission du SMTSR est d'organiser et de gérer le prolongement d'une ligne de bus vers l'ensemble commercial de la commune de Thillois située hors PTU.

A noter que le montage juridique avec l'exploitant est unique en France : sur son PTU, la Communauté d'Agglomération a passé un contrat global avec le prestataire MARS qui fait appel à un groupement de constructeurs et à un exploitant (Transdev) pour gérer son réseau de transport. La CAR a donc contracté avec MARS (et non avec Transdev) pour gérer son réseau de TC.

Pour la prolongation de ligne de 5 km gérée par le SMSRU, la CAR ne voulait pas lancer un marché public pour une si petite extension. La jurisprudence autorise, pour l'extension limitée d'une ligne existante et en l'absence d'autonomie économique de cette ligne, de ne pas passer par une remise en concurrence. La CAR (sur délégation du SMTSR) a donc pu choisir son délégataire : MARS, qui a fait appel à l'exploitant du réseau de la CAR (Transdev) pour préserver l'unité du réseau et en faciliter la gestion.

5-Moyens

5-1 moyens humains et matériels

Les missions du SMTSR sont assurées par les équipes de la CAR. Une convention de mise à disposition des moyens et services de la CAR a été passée entre le syndicat et la CAR. Ce syndicat mixte ne dispose pas de moyens matériels et humains propres.

La CAR consacre 30 % d'un ETP à la réalisation des missions du SMTSR

La mise à disposition de moyens et services (le service financier de la CAR gère notamment le budget du SMSRU) est rémunérée par le syndicat qui verse à la CAR environ 23 000 euros par an.

5-2 Moyens financiers

Le budget du SMTSR est de 144 k€ et est consacré essentiellement à la gestion de la ligne de transport.

Il est alimenté par le produit du versement transport additionnel mais également par les contribution des collectivités ne faisant pas partie du syndicat mixte SRU mais qui bénéficient de la desserte en transports collectifs mise en place.

Budget Primitif 2012 : 144 000 euros		
Dépenses		Recettes
Fonctionnement: 139 000 euros	Investissement : 5 000 euros	
Principales dépenses de fonctionnement : -110 000 euros de subventions versées à l'exploitant ; -23 000 euros de frais de mise à disposition versés à la CAR.	maintenance et réparation des abris bus.	-VTA prélevé sur le périmètre de la commune de Thillois à un taux de 0,5% : 55 000 euros -contribution des collectivités non-membres qui bénéficient de la desserte organisée par le syndicat : 84 000 euros versés par les communes de Thillois (qui n'est pas membre du SMTSR car

		elle n'est pas AOT) et Champigny, commune limitrophe de Thillois.
--	--	---

Annexe 2 : Les différentes formes de coopérations entre AOT

Le syndicat mixte SRU n'est pas la seule forme de coopération possible entre AOT.

On peut distinguer trois grands types de coopération entre autorités organisatrices, plus ou moins formalisées et contraignantes pour les membres :

> les coopérations informelles

Ces coopérations ont l'avantage pour les AOT qui y participent d'être très souples et peu contraignantes car le niveau d'intégration est faible. Les actions mises en œuvre dans le cadre de ce type de coopération résultent de la seule bonne volonté des membres puisque rien ne les engage juridiquement. Pour bien fonctionner et déboucher sur des actions concrètes, la coopération doit s'appuyer sur la concordance parfaite des points de vue des AOT et sur leur envie commune de faire aboutir un projet.

Exemples :

- relations bipartites non conventionnelles entre deux AOT pour une harmonisation des horaires entre deux réseaux par exemple,
- réunions et groupes de travail informels,
- coopérations un peu plus formalisées comme le Comité de coordination des AOT en Alsace, Atoumod en Haute-Normandie

La Conférence des AOT en Aquitaine

Illustration en Aquitaine, avec la Conférence permanente des autorités organisatrices de transport (AOT) de l'agglomération bordelaise, créée par signature d'un protocole en 2009, qui réunit le Conseil régional, le Conseil général, et la Communauté urbaine de Bordeaux.

Elle est un lieu de coordination des réflexions et prospectives relatives à la mobilité. Pour assurer l'organisation et le fonctionnement de cette Conférence, il a été décidé de mettre en place une structure support, l'association loi 1901 « Movable »

> les relations conventionnelles

Ici, le niveau d'intégration des AOT membres est plus élevé que dans la coopération informelle. Les contraintes, fixées par convention, sont plus fortes, mais, par conséquent, la coopération dispose de moyens juridiques pour faire avancer le projet commun. Les risques de blocage sont a priori moins importants que dans le cas de la coopération informelle.

Exemples :

- groupement de commandes pour mettre en place une tarification intégrée ou une billettique commune
- convention de mise en place d'un système multimodal, convention de financement de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux...,
- charte d'interopérabilité billettique (Haute-Garonne, Rhône-Alpes...).

> les formes institutionnalisées

Cette troisième forme de coopération est, en théorie, la plus aboutie. Elle repose sur une structure qui formalise la réunion des AOT autour d'une vision commune et porte le projet de mobilité. Le fonctionnement, les moyens et les objectifs de cette structure sont définis par des statuts, lui donnant une légitimité pour agir et donner un cadre de travail aux AOT-membres, signataires de ces statuts.

Exemples :

- les associations,
- les groupements d'intérêt public (GIP) adaptés aux coopérations entre les sphères publique et privée,
- les syndicats mixtes de droit commun (fermés ou ouverts),
- les syndicats mixtes SRU,
- les Pôles métropolitains...

A cette liste peut-être ajouter les sociétés publiques locales (SPL) qui, de part leur actionnariat qui associe a minima 2 collectivités, peuvent contribuer à la coordination des offres de transports de leurs actionnaires.

Si on ne se limite pas à la coordination opérationnelle, on pourra citer également les syndicats mixtes de SCOT et les démarches inter-SCOT qui contribuent à une coordination des stratégies transports.

LePilote dans les Bouches-du-Rhône

Cette association loi 1901 est créée en 1999, à l'initiative de la Direction départementale de l'équipement (DDE) des Bouches-du-Rhône pour la mise en œuvre opérationnelle du projet européen Stradivarius, lancé en 1996, qui visait à inciter les usagers à utiliser davantage les transports en commun par le biais d'un système d'information et d'une tarification intégrée. LePilote a pour objectif de réaliser le premier volet dédié à l'information multimodale. Le site LePilote.com diffuse ainsi des données sur la quasi-totalité des réseaux, urbains ou inter-urbains, du département : horaires des transports en commun, plans des lignes, tarifs, informations sur les actualités des réseaux. Ce site internet propose également une recherche d'itinéraire en transport en commun, donne un état du trafic routier ainsi que des informations sur les perturbations en temps réel.

La forme associative a été choisie suite à une étude juridique lancée en 1999, dont les conclusions tendaient à démontrer que les caractéristiques de l'association loi 1901, et notamment sa souplesse et sa légèreté, permettraient de répondre rapidement et efficacement aux objectifs des membres. LePilote possédait, jusqu'en 2009, des moyens humains (trois personnes) et financiers propres (contributions des membres).

Depuis 2009, LePilote est rattaché au Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône dans le cadre de la compétence « communication, information aux usagers » de ce syndicat. Une partie des membres de l'association avait manifesté son souhait d'évoluer vers une forme de coopération ayant une dimension politique plus forte et des moyens financiers plus importants afin de développer d'autres projets de mobilité : le syndicat mixte SRU répondait à cette attente. Toutefois, il ne permet pas de réunir l'ensemble des partenaires du Pilote et notamment les transporteurs qui étaient membres de cette association et qui ne peuvent adhérer au syndicat mixte SRU car ils ne sont pas AOT. Par conséquent, un Conseil des membres associés a été créé : il permet de réunir tous les acteurs de la mobilité dans les Bouches-du-Rhône, y compris la Région qui n'a souhaité être membre ni du Pilote ni du syndicat mixte SRU créé en 2009.

Pour des monographies sur les différents types de coopérations, il est possible de se reporter à l'ouvrage suivant : GART, « *La coopération en matière de mobilité* », 2012.

Annexe 3 : Tableaux de synthèse

Nom du SMSRU (par ordre chronologique de date de création)	Date de création	Origine de la coopération Forme de coopération pré- existante	Périmètre de compétences du SM SRU	Nombre de communes du périmètre de compétences du SMSRU <i>Source : Recensement de la population totale 2009 - Limites territoriales au 1er janvier 2011</i>
(Charente- Maritime) ex-SMCTCM	2001	syndicat mixte de Droit Commun	Départemental	472 communes (634 928 habitants)
SMITEEB (Étang de Berre)	2001	SIVU	à cheval sur trois 3 PTU contigus	8 communes (141 344 habitants)
SMIS (Nancy)	2002	syndicat mixte de Droit Commun	un PTU et des communes suburbaines	42 communes (343 028 habitants)
SMSRU de la presqu'île de Guérande	01/01/04	Le syndicat des transports du Pays blanc et celui de Brière-Vilaine (SIVU)	un PTU	15 communes (74 138 habitants)
SMTCH (Hérault)	01/01/04	Société d'économie mixte (SODETRHE)	Départemental	343 communes (1 050 026 habitants)
SMTAM (Le Mans)	13/12/04	syndicat mixte de Droit Commun	2 PTU contigus	12 communes (194 709 habitants)
SYMAM (Alpes- Maritime)	20/04/05	Créé dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire : réflexions menées suite au diagnostic des déplacements des ménages	Départemental	163 communes (1 079 100 habitants)
SMTCO (Oise)	21/11/06	Créé dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire : le Conseil général, dans le cadre de son Agenda 21, a créé le SMTCO	Départemental	693 communes (821 568 habitants)
SM SRU des Bouches-du-Rhône	11/06/09	Le SM SRU s'est appuyé sur une association Loi 1901 « Le Pilote » préexistante	Départemental	117 communes (1 975 588 habitants)
SMIRT (Nord-Pas de Calais)	17/12/09	Structure préexistante : association technique des AOT de la région Projet fédérateur : carte unique de transport régionale	Régional	1545 communes (4 033 197 habitants)
Fil Vert (Hautes- Pyrénées)	05/03/10	Pas de structure auparavant	Départemental	474 communes (238 031 habitants)
SMISR (Reims)	21/05/10	Pas de structure auparavant	Aire urbaine de Reims dans les limites du département de la Mame (un PTU et des communes suburbaines)	120 communes (274 829 habitants)

Nom du SMSRU (par ordre chronologique de date de création)	Type d'AOT membre du SMSRU	Compétence du SMSRU	Principales sources de financement
SYMODO (Charente- Maritime) ex-SMCTCM	1 CG, 3 CA et 1 SITU <i>Le SITU de Saintes va être dissous prochainement pour devenir une CC et, à terme, une CA</i>	Compétences obligatoires	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)
SMITEEB (Étang de Berre)	1 CG, 1 CU et 2 CA	Compétences obligatoires Compétences facultatives : *Le SMITEEB gère l'ensemble des transports en commun de son périmètre : réseau de bus, transports scolaires, TAD.	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)
SMITS (Nancy)	1 CG, 1 CU et 1 CC	Compétences obligatoires Compétence facultative : * Organisation des lignes suburbaines	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)
SMSRU de la presqu'île de Guérande	2 CG et 1 CA	Compétences obligatoires Mise en oeuvre progressive Compétence facultative : * L'objet du syndicat est d'organiser les transports collectifs routiers urbains et périurbains, y compris scolaires, ainsi que les liaisons avec le PTU de Saint- Nazaire.	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)
SMTCH (Hérault)	1 CG et 4 CA	Compétences obligatoires : Compétence facultative : * organisation des transports interurbains et scolaires	VTA + Contribution des AOT membres
SMITAM (Le Mans)	1 CU et 1 CC	Compétences obligatoires : Mise en oeuvre à venir Compétence facultative : * Organisation d'un service public régulier de transport entre les deux AOT (Le Mans Métropole et Communauté de commune de l'Antonnière).	VTA uniquement
SYMITAM (Alpes- Maritime)	1 CG, 3 CA et 2 SITU	Compétences obligatoires	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)
SMITCO (Oise)	1 Région, 1 CG, 3 CA, 2 CC, 6 communes	Compétences obligatoires	VTA uniquement
SM SRU des Bouches-du- Rhône	1 CG, 1 CU, 4 CA et 1 SM	Compétences obligatoires	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)
SMIRT (Nord-Pas de Calais)	1 Région, 2 CG, 3 CU, 3 CA, 3 SM et 2 SITU	Compétences obligatoires	Contribution des AOT membres (Pas de VTA)
Fil Vert (Hautes- Pyrénées)	1 CG, 1 CA et 1 commune	Compétences obligatoires	VTA uniquement
SMISR (Reims)	1 CG et 1 CA	Compétences obligatoires Mise en oeuvre à venir Compétence facultative : * La principale mission du syndicat est d'organiser et de gérer le prolongement d'une ligne de bus vers Thillois à l'extérieur du PTU de Reims métropole.	VTA uniquement

Annexe 5 : Liste des abréviations

AOT : autorité organisatrice de transports

CA : communauté d'agglomération

CC : communauté de communes

CG : conseil général

CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales

CR : conseil régional

CU : communauté urbaine

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

EDU : espace à dominante urbaine

PTU : périmètre de transports urbains

SDCI : schéma départemental de coopération intercommunale

SIM : système d'information multimodale

SIVU : syndicat intercommunal à vocation uniquement

SIVOM : syndicat intercommunal à vocation multiple

SMIRT : syndicat mixte intermodal régional des transports

SMITAM : syndicat mixte pour l'intermodalité des transports de l'agglomération mancelle

SMITEEB : syndicat mixte des transports de l'est de l'étang de Berre

SM SRU : syndicat mixte SRU

SMT : syndicat mixte de transport (nom officiel du « syndicat mixte SRU »)

SMTCH : syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault

SMTCO : syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise

SMTS : syndicat mixte des transports suburbains de Nancy

SRU : solidarité et renouvellement urbains

SYMITAM : syndicat mixte de transport des Alpes-Maritimes

SYMOT : syndicat mixte de mobilité durable (Charente-Maritime)

VT de droit commun : versement transport de droit commun

VTA : versement transport additionnel

INTRODUCTION.....	2
1.Le cadre juridique.....	3
1.1 L'apport de la loi SRU en matière de coopération entre AOT.....	3
1.1.1 Les syndicats mixtes ouverts de droit commun.....	3
1.1.2 Les syndicats mixtes ouverts dits « SRU ».....	3
1.1.2.1 Un syndicat mixte dédié aux transports.....	4
1.1.2.2 Les apports du syndicat mixte SRU pour les autorités organisatrices.....	4
1.2 Le régime juridique applicable aux SM SRU.....	4
1.2.1 La composition	5
1.2.2 Les compétences	5
1.2.2.1 Les compétences obligatoires.....	5
1.2.2.2 Les compétences facultatives.....	5
1.2.2.3 Les modalités d'exercice des compétences.....	5
1.2.3 Le périmètre	6
1.2.4 Les moyens matériels et humains.....	7
1.2.5 Les moyens financiers	7
1.2.5.1 Le versement transport additionnel (VTA).....	8
1.2.5.2 La participation financière des AOT membres.....	10
1.2.5.3 Les autres ressources possibles.....	10
1.3 Quelle incidence des évolutions législatives récentes ?.....	11
1.3.1 La loi de réforme des collectivités territoriales de décembre 2010.....	11
1.3.2 Les débats en 2013.....	13
2.Analyse croisée des syndicats mixtes SRU existants	15
2.1 Les douze syndicats mixtes SRU existants au 1er juin 2012.....	15
2.2 Des périmètres de compétence variables.....	17
2.3 La composition des syndicats mixtes loi SRU : une mobilisation forte des départements.....	19
2.3.1 Des départements très présents.....	19
2.3.2 La difficulté à associer les régions.....	20
2.4 Les compétences et actions mises en place.....	23
2.5 Les moyens des syndicats mixtes SRU.....	27
2.6 Perspectives d'évolution.....	32
3.Les problématiques de gouvernance.....	35
3.1 Les mécanismes de rapprochement des AOT autour d'un projet de syndicat mixte SRU.....	35
3.1.1 Pourquoi choisir un SM SRU ?.....	36
3.1.2 Quels peuvent-être les freins au montage d'un SM SRU ?.....	38
3.1.3 Quels sont les éléments facilitateurs pour le montage d'un SM SRU ?.....	39
3.1.4 Le rôle ambigu du VTA dans le choix de créer un syndicat mixte SRU.....	41
3.2 Les modalités de gouvernance des SM SRU.....	43
3.2.1 La répartition des pouvoirs entre les adhérents.....	43

3.2.2L'organisation de la gouvernance au sein du syndicat	44
3.2.3Les ressources humaines : élus et personnels techniques	46
3.3 Les résultats d'une bonne gouvernance pour le citoyen et pour les AOT.....	48
CONCLUSION.....	51
Bibliographie.....	54
Annexes	55
Annexe 1 : Fiches de présentation au 1er juin 2012 des 12 syndicats mixtes SRU	56
Annexe 2 : Les différentes formes de coopérations entre AOT.....	96
Annexe 3 : Tableaux de synthèse.....	98
Annexe 4 : La diversité des tarifs appliqués sur les réseaux des AOT-membres du SMIRT.....	100
Annexe 5 : Liste des abréviations.....	101