

**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE**

1^{ère} REUNION DE 2006

Séance du 16 février 2006

CG 06/1^{ère}/III-18

**TRANSPORTS ROUTIERS INTERURBAINS
DE PERSONNES**

TRANSPORTS A LA DEMANDE

**APPROBATION DES NOUVELLES MODALITES
D'INTERVENTION REGIONALE ET DEPARTEMENTALE**

Selon les dispositions de l'article 29 de la loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI), les départements sont autorités organisatrices des transports routiers interurbains de personnes, en particulier de **transports à la demande**.

Le transport à la demande a pour objet de **suppléer une carence** des services de proximité et des services réguliers de transport dans les zones à faible densité ou parfois en zone urbaine.

Il se caractérise par des destinations, des tarifs, des jours et des horaires fixés et une réservation préalable obligatoire. Seuls les points de prise en charge intermédiaires, donc l'itinéraire, sont libres.

Le Département de Tarn-et-Garonne, comme ses voisins de Midi-Pyrénées, **délègue sa compétence** en la matière **au profit des communes ou groupements de communes** qui souhaitent organiser ce type de transport public sur leur ressort territorial et acquièrent ainsi la qualité d'Autorités Organisatrices de Second rang (AO2).

Ces transports à la demande sont **déficitaires**. Le déficit d'exploitation est pallié de la façon suivante :

- le Conseil Général alloue une subvention égale à **40 % du déficit** ;
- la Région, dans un objectif d'aménagement du territoire, soutient ce système en prenant à sa charge **30 % du déficit** en zone de plaine et 40 % en zone de montagne ;

- enfin, les **30 % du déficit** (ou 20% en zone de montagne) restant sont à la charge **de l'autorité organisatrice de second rang**.

En Tarn-et-Garonne, 7 collectivités territoriales assurent à ce jour un ou plusieurs services de transport à la demande pour l'organisation desquels elles ont reçu délégation de compétence du Conseil Général. Il s'agit :

- de la Communauté de Communes du Quercy Caussadais (2 secteurs de prise en charge : Caussade ; Montpezat-de-Quercy),
- de la Communauté de Communes du Quercy Rouergue et des Gorges de l'Aveyron (3 secteurs de prise en charge : Caylus ; Laguépie ; St-Antonin-Noble-Val) ,
- de la Communauté de Communes de la Lomagne Tarn-et-Garonnaise (2 secteurs de prise en charge : Lavit ; Beaumont-de-Lomagne),
- de la Communauté de Communes du Pays de Garonne et Gascogne (1 secteur de prise en charge : Verdun-sur-Garonne),
- de la Communauté de Communes des Deux Rives (2 secteurs de prise en charge : Castelsagrat ; Auvillar),
- du Syndicat de transports collectifs du Bas Quercy Ouest (3 secteurs de prise en charge : Bourg-de-Visa ; Lauzerte ; Montaigu-de-Quercy),
- de la Commune de Lacourt-Saint-Pierre dont le statut est particulier puisque cette collectivité assure l'intégralité du financement et du déficit des services mis en place.

Le Conseil Régional a décidé, lors de la réunion de sa Commission Permanente du 5 décembre dernier, de **redéfinir les critères de base de son intervention** afin de maîtriser tous les aspects des dossiers et d'éviter une dérive du budget consacré à cette politique. **Les nouveaux paramètres adoptés sont les suivants :**

1°) dans la continuité de l'objectif d'aménagement du territoire, l'intervention concerne **les seules zones rurales de Midi-Pyrénées** ;

2°) le service est organisé par une commune ou un groupement de communes **ayant reçu délégation de compétence** de son Département ;

3°) la maîtrise des coûts est dorénavant assurée par le **plafonnement des charges globales** présentées :

a) Charges d'exploitation (ou frais de transport) :

- le tarif kilométrique de rémunération des transporteurs est limité à 1,35 € TTC le kilomètre. A noter que les indemnités d'attente ne sont pas prises en compte.

b) Frais de gestion : pas de prise en charge

c) Frais de communication :

- le subventionnement des frais de communication est limité à 5 % des charges d'exploitation précédemment évoquées et éventuellement « corrigées ».

4°) Les recettes d'exploitation qui correspondent aux tarifs acquittés par les usagers doivent désormais obligatoirement représenter 15 % au minimum des charges d'exploitation éventuellement « corrigées ».

5°) La participation régionale reste fixée au taux de 30 % auquel viennent s'ajouter néanmoins des boni afin de moderniser le système et d'encourager certains types de desserte :

- + 5% si l'Autorité Organisatrice Secondaire est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) à fiscalité propre,
- + 5% s'il existe une fonction de médiation entre les usagers et l'exploitant : celle-ci entend une interface chargée de procéder aux réservations et d'établir également un suivi du système ;
- + 5% dans le cas d'une diversification des types de desserte (rabattement sur services de réseaux routiers ou ferroviaires, activités parascolaires et loisirs jeunes, tourisme)

ce qui permet d'envisager un taux maximum de subvention de 45% de la part du Conseil Régional.

Enfin, le Conseil Régional souhaite une plus grande lisibilité des documents et informations transmis pour l'attribution de la subvention et notamment leur attestation par les Départements, autorités compétentes en matière de transport à la demande.

Afin de pouvoir apprécier l'impact financier de cette remise à plat des critères régionaux, une simulation a été réalisée sur la base des derniers bilans connus des collectivités gestionnaires qui correspondent à la période du premier semestre de l'année 2004 (cf. le fond de dossier de chacune des collectivités concernées).

Il s'avère que sur les 6 autorités organisatrices de second rang bénéficiaires de la subvention régionale, 5 d'entre elles percevraient une enveloppe à la hausse alors que les nouveaux critères affichent une vocation de maîtrise des subventions allouées. Il convient de noter que la sixième verrait sa subvention diminuer d'environ 35 %, non pas en raison d'une insuffisance de recettes mais compte tenu d'un budget de communication trop élevé, ce qui est un moindre mal et peut être aisément rectifié.

Nous pouvons donc dresser un bilan très positif du transport à la demande en Tarn-et-Garonne et faire le constat du dynamisme et de la modernité des services proposés dans ce cadre mais aussi d'un équilibre sain entre dépenses et recettes.

C'est l'occasion de **réaffirmer notre volonté**, dans le cadre de nos compétences obligatoires en terme de transport public routier interurbain de personnes, de garantir à toutes nos catégories de populations rurales l'accès aux différents services de première nécessité et aux réseaux départementaux et régionaux de transport collectif.

Je vous propose pour ce faire :

- d'une part, de **dénoncer les conventions de délégation de service public** conclues dans les années 1990 avec les structures intercommunales. Celles-ci sont en effet aujourd'hui frappées de caducité, les contrats en l'espèce tacitement reconduits devant prendre la forme de contrats nouvellement établis dans le respect des règles de procédure adéquates.

Il n'y aurait pas, pour autant, rupture du transfert de compétence ce qui permettrait la continuité des services physiques de transport à la demande.

Pour cela, je vous prie de bien vouloir trouver, en annexe I, le modèle de convention-type à renouveler pour une durée qui pourrait être fixée à 4 ans, ce qui permettrait d'être en phase avec la durée des marchés passés entre les transporteurs et les EPCI ;

- et, d'autre part, de **redéfinir les conditions d'intervention de la subvention départementale** sur la base d'un compromis entre les nouveaux critères régionaux et les conditions départementales actuelles qui conduirait au schéma ci-après :

1°) l'intervention concernerait en **priorité les zones rurales** du Département ;

2°) la délégation de service serait dévolue en **priorité aux structures intercommunales** ;

3°) l'assiette des charges globales ouvrant droit à participation du Conseil Général pourrait être ainsi déterminée :

a) Charges d'exploitation (ou frais de transport)

- le tarif kilométrique de rémunération des transporteurs pourrait être limité à 1,35 € TTC le kilomètre. A noter que les indemnités d'attente réelles pourraient continuer à être prises en compte.

b) Frais de gestion :

- les frais réels de gestion pourraient être inclus dans le calcul de la subvention départementale mais limités toutefois aux postes suivants : fournitures administratives, de bureautique, cotisations aux organismes divers (URSSAF, CNFPT...), rémunération des personnels gestionnaires.

c) Frais de communication :

- le subventionnement des frais de communication pourrait être limité à 5 % des charges d'exploitation précédemment évoquées et éventuellement « corrigées ».

4°) Les recettes d'exploitation pourraient devoir obligatoirement représenter 15 % au minimum des charges d'exploitation éventuellement « corrigées ».

5°) Le taux de participation départementale pourrait rester fixé à **40 %** sans autre condition.

Afin qu'il vous soit également possible d'apprécier l'impact de ces nouvelles mesures, une simulation a été réalisée sur le premier semestre de l'année 2004 faisant apparaître la subvention départementale qui a été allouée aux collectivités organisatrices et celle qui serait allouée après application des conditions qui viennent de vous être soumises.

L'analyse effectuée sur la base de ma proposition montre une **relative stabilité de la contribution départementale**, ce qui corrobore mes propos précédents relatifs à la vitalité de ce service public.

Après avoir pris connaissance de l'ensemble de ce dossier, je vous prie de bien vouloir en délibérer.

* * *

Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu l'article 29 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI),

Vu la délibération du Conseil Général du 21 janvier 1987,

Vu la délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional du 5 décembre 2006 redéfinissant les critères de base de son intervention,

Vu l'avis de la commission éducation, sport, culture et transports,

Vu l'avis de la commission des finances,

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL GENERAL

- Approuve la dénonciation des conventions de délégation de service public actuelles et autorise Monsieur le Président à signer concomitamment les nouvelles délégations de service public pour une période de 4 ans, selon la convention type ci-annexée ;
- Approuve les nouvelles conditions réglementaires et financières de la politique d'accompagnement du Conseil Général auprès des autorités organisatrices de second rang délégataires pour l'organisation de services de transport à la demande :
 - priorité d'intervention sur les zones rurales,
 - délégation de service public dévolue en priorité aux structures intercommunales,
 - assiette des charges globales ouvrant droit à la participation financière du Conseil Général :
 - charges d'exploitation (ou frais de transport) :
tarif kilométrique de rémunération des transporteurs limité à 1,35 € TTC/km, indemnités d'attente réelles prises en compte.

- frais de gestion:

frais réels de gestion inclus dans le calcul de la subvention départementale mais limités aux postes suivants : fournitures administratives, de bureautique, cotisations aux organismes divers (URSSAF, CNFPT....), rémunération des personnels gestionnaires.

- frais de communication :

subventionnement des frais de communication limité à 5 % des charges d'exploitation précédemment évoquées et éventuellement "corrigées".

- les recettes d'exploitation devront représenter obligatoirement 15 % minimum des charges d'exploitation éventuellement "corrigées" ;
- maintien du taux de la participation départementale à 40 % sans autre condition ;
- Donne délégation à la Commission Permanente afin d'autoriser Monsieur le Président à signer, en temps opportun, le protocole d'accord à intervenir entre le Conseil Général et le Conseil Régional sur les nouvelles modalités de leur politique d'accompagnement des transports à la demande.

Adopté à l'unanimité.

Le Président,