

*Ministère de l'intérieur,  
de la sécurité intérieure  
et des libertés locales*

*Ministère de l'équipement,  
des transports, du logement,  
du tourisme et de la mer*

---  
*Direction générale  
des collectivités locales*

---  
*Direction des transports  
terrestres*

23 AOÛ 2002

**Le Ministre de l'intérieur, de la sécurité  
intérieure et des libertés locales**

**Le Ministre de l'équipement, des  
transports, du logement, du tourisme et  
de la mer**

à

**Mesdames et Messieurs les Préfets de  
département (hors Ile-de-France)**

**Objet :** Création et fonctionnement des syndicats mixtes de transport prévus par l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs.

L'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs, introduit par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, a prévu la création, à l'initiative d'autorités organisatrices de transport (communes et groupements de communes compétents, conseils généraux, conseils régionaux), de syndicats mixtes dotés de compétences obligatoires et facultatives et bénéficiaires, le cas échéant, du versement de transport institué et prélevé selon des dispositions particulières.

Des difficultés d'interprétation et de mise en œuvre étant apparues à l'occasion des premières créations de telles structures de coopération, il est apparu nécessaire de préciser les dispositions applicables, notamment en matière de constitution des périmètres, d'exercice des compétences, d'adhésion des membres ou d'institution du versement de transport (taux spécifique de 0,5 % et taux additionnel au taux institué sur un périmètre de transports urbains).



1)- Constitution du syndicat mixte relevant de l'article 30-1 de la LOTI

a) – Catégorie juridique

Cet article 30-1 prévoit la possibilité de constituer entre autorités organisatrices de transport (communes et groupement compétents en matière de transports urbains au sein d'un périmètre de transports urbains, conseils généraux compétents en matière de transports interurbains et conseils régionaux compétents en matière de services routiers et ferroviaires d'intérêt régional) des syndicats mixtes de transport, régis par les dispositions des articles 5721-1 et suivants du C.G.C.T.. Il s'agit donc de syndicats mixtes dits "ouverts" dont les modalités de création, de fonctionnement, de contrôle administratif et budgétaire et de dissolution sont celles fixées aux articles L.5721-1 à L.5721-6 du C.G.C.T.

b) – Adhésion

Ces syndicats mixtes de transport exigent pour qu'ils puissent être créés par arrêté préfectoral l'unanimité des personnes morales qui les constituent.

Toutefois, une commune ayant adhéré à un établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de transports urbains ne peut adhérer isolément au syndicat mixte de transport. L'établissement public de coopération intercommunale 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'établissement public de coopération intercommunale.

c) – Fixation des périmètres

Selon les dispositions de l'article 30-1 de la LOTI, le périmètre du syndicat mixte de transport est défini d'un commun accord entre autorités organisatrices. Ces dispositions doivent être combinées avec les remarques ci-dessus relatives à l'adhésion de communes déjà membres d'EPCI compétents en matière de transport et avec les dispositions particulières fixées à l'article L.5722-7 du C.G.C.T. pour l'institution du versement de transport.

Le syndicat mixte de transport peut en effet instituer un prélèvement de versement de transport dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50.000 habitants, incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15.000 habitants et associant au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

La notion d'espace à dominante urbaine, également appelé espace urbain, a été créé par l'I.N.S.E.E. Il se définit, de même que l'aire urbaine, par référence aux pratiques de mobilité quotidienne et non de continuité du bâti. Il peut également se définir comme un ensemble d'aires urbaines et de communes multipolarisées ou encore comme un ensemble d'espaces urbains, monopolaires ou multipolaires.



Il existe une liste des aires urbaines et des espaces urbaines élaborée par les services de l'I.N.S.E.E. Il est conseillé de se rapprocher des directions régionales de l'I.N.S.E.E. en cas d'incertitude sur la délimitation du périmètre.

Il convient de retenir de l'ensemble de ces éléments qu'un syndicat mixte de transport pour l'exercice de ses compétences peut avoir un périmètre recouvrant celui d'un département ou d'une région et qu'en revanche le périmètre de prélèvement du versement de transport par le syndicat mixte de transport ne pourrait recouvrir l'intégralité d'un territoire départemental ou régional que s'il remplit les conditions fixées à l'article L.5722-7 du C.G.C.T. relatives à la notion d'espaces à dominante urbaine et au seuil de population. Dans la pratique, ceci pourra aboutir à la fixation de deux périmètres par le syndicat mixte, celui recouvrant l'ensemble des membres du syndicat mixte et celui relatif au prélèvement du versement de transport, ce deuxième étant par définition intégré dans le premier.

#### d)- Effets sur des dispositions préexistantes

Il est précisé que l'institution du périmètre du syndicat mixte de transport n'équivaut pas à l'institution de droit d'un périmètre de transports urbains, contrairement aux dispositions prévues en matière de création d'une communauté d'agglomération ou d'une communauté urbaine et que les dispositions de l'article 30-1 de la LOTI et de l'article L.5722-7 du C.G.C.T. sont sans effet sur les syndicats mixtes qui ont été constitués entre EPCI et départements pour l'exercice au sein d'un périmètre de transports urbains de la compétence transports urbains. Ces syndicats mixtes continuent d'être habilités à instituer et prélever le versement de transport selon les dispositions du droit commun.

### 2)- Les compétences du syndicat mixte de transport

#### a) – Les compétences obligatoires

Ces syndicats mixtes constitués entre autorités organisatrices de transport doivent obligatoirement se doter de compétences relatives à la coordination des services qu'elles organisent, à la mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers et à "la recherche de la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés".

L'exercice de ces compétences doit trouver un champ privilégié d'application en matière d'harmonisation des services de transport qu'organisent les différentes autorités compétentes, d'information multimodale dont l'article L.27-1 de la LOTI a rappelé la nécessité ou d'intégration tarifaire entre réseaux pour favoriser les chaînes de déplacements entre réseaux TER, réseaux interurbains et réseaux urbains. Les statuts de syndicat mixte pourront prévoir le renvoi à des conventions spécifiques entre autorités organisatrices et exploitants pour déterminer les modalités de péréquation de recettes ou de compensations tarifaires. Ces trois compétences présentent une utilité commune pour chacune des personnes morales qui constituent le syndicat et peuvent être analysées comme une mise en commun de moyens ou dispositifs d'études.



b)- Les compétences supplémentaires

L'article 30-1 de la LOTI a prévu la possibilité pour le syndicat mixte de transport d'exercer des compétences facultatives, en matière d'une part d'organisation de services publics réguliers ou de services à la demande et d'autre part de réalisation et de gestion d'équipements et d'infrastructures de transport. Ces compétences facultatives sont exercées en lieu et place des personnes morales associées au sein du syndicat, ce qui équivaut à conférer pour ces compétences transférées au syndicat mixte de transport la qualité d'autorité organisatrice et de maître d'ouvrage. Dans ces cas, les dispositions de l'article L.5721-6-1 du C.G.C.T. relatives aux effets patrimoniaux et financiers relatifs aux transferts de compétences trouveront à s'appliquer.

Le recours à la formule du syndicat mixte de transport pourra être privilégié pour la création de lignes régulières à destination du P.T.U. ou sortant d'un P.T.U. Ces lignes devront être inscrites au plan de transport des autorités compétentes et feront l'objet des modalités habituelles de mise en concurrence applicables en matière de délégation de services publics ou de marchés publics. Ces lignes pourront bénéficier des ressources du versement de transport prélevé par le syndicat mixte de transport et le cas échéant de celles prélevées par l'autorité compétente en matière de transports urbains, selon les dispositions de l'article L.2333-68 du C.G.C.T.

La formule du syndicat mixte de transport pourra être aussi utilisée pour la réalisation et la gestion de pôles d'échanges entre réseaux de transport et la création et la gestion d'infrastructures de transport en site propre utilisant les infrastructures du réseau ferroviaire national et celles situées en périmètre de transports urbains pour des projets combinés de type "tram-train".

L'ensemble des projets relevant des compétences du syndicat mixte pourront être, le cas échéant, subventionnés par l'Etat dans le cadre de la circulaire n° 2001-51 du 10 juillet 2001 relatives aux aides de l'Etat aux transports collectifs et aux plans de déplacements urbains.

3)- Les modalités d'institution du versement de transport et de fixation des taux par le syndicat mixte de transport

L'article L.5722-7 du C.G.C.T. a donné la possibilité au syndicat mixte de transport constitué entre autorités organisatrices de transport de prélever un versement destiné au financement des transports en commun selon des conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement identiques à celles prévues en matière de versement de transport en dehors de la région Ile-de-France (article L.2233-64 du C.G.C.T.).

a)- Institution

Le prélèvement qui a un caractère facultatif a pour objectif de donner au syndicat mixte de transport une capacité de financement particulière pour l'exercice de compétences et la mise en œuvre de services d'utilité commune dans des espaces urbains, suburbains et périurbains.



Pour instituer ce prélèvement, le syndicat mixte de transport doit au moins exercer les trois séries de compétences obligatoires fixées au premier alinéa de l'article 30-1 de la LOTI et définir un périmètre de prélèvement correspondant à un espace à dominante urbaine d'au moins 50.000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15.000 habitants et associant au moins la principale autorité compétente en matière de transports urbains. Un territoire de prélèvement du versement de transport équivalent à celui d'un département ou d'une région ne pourrait être admis qu'au regard des dispositions relatives à la notion d'espace à dominante urbaine et aux délimitations disponibles auprès de l'I.N.S.E.E.

Les dispositions relatives au champ d'assujettissement (employeurs publics et privés de plus de 9 salariés) sont celles applicables au versement de transport de droit commun.

b) – Contenu de la délibération institutive

L'institution de ce prélèvement intervient aux termes d'une délibération du syndicat mixte de transport constitué entre autorités organisatrices de transport. Cette délibération est exécutoire de plein droit dès sa publication. L'attention est appelée sur la nécessité pour les syndicats mixtes concernés de communiquer sans délai à l'agence centrale des organismes de sécurité sociale les délibérations correspondantes.

Cette délibération doit notamment porter sur :

- 1° le ou les taux applicables fixés dans les limites prévues par les textes,
- 2° le champ territorial d'application,
- 3° la date d'application,
- 4° les coordonnées précises de l'organisme ou service chargé de recouvrement, déterminé en application des règles de recouvrement du versement transport institué par l'article L.2333-64 du CGCT, hors le cas où cet organisme est destinataire d'un versement en lieu unique,
- 5° l'engagement du syndicat mixte de communiquer, sans délai, à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale et à l'organisme ou au service de recouvrement compétent toute décision faisant l'objet d'une délibération du syndicat portant notamment sur :
  - la fixation ou la modification du champ territorial d'application et du ou des taux du versement transport,
  - la définition ou la modification des périmètres de transports urbains concernés,
  - la liste des fondations ou associations exonérées du versement ainsi institué.
- 6° la retenue pour frais de gestion.

b)- Fixation des taux et cumul de taux

A travers cette disposition particulière, le législateur n'a pas souhaité déposséder les autorités compétentes en matière de transports urbains de la possibilité de mobiliser au taux maximum le versement de transport prélevé au sein du périmètre de transports urbains en fonction des plafonds autorisés par la population regroupée.

./.



Le syndicat mixte de transport peut donc prélever un versement de transport au taux maximal de 0,5 % de la masse salariale concernée sur les employeurs publics et privés assujettis hors du ou des périmètres de transports urbains et sur le ou les périmètres de transports urbains un taux additionnel calculé selon les dispositions suivantes :

- le périmètre du syndicat mixte de transport coïncidant avec l'espace à dominante urbaine est assimilé à un périmètre de transports urbains virtuel ;
- le taux du versement de transport susceptible d'être prélevé sur le périmètre de transport urbain est par définition inférieur ou égal à 0,5 %.
- ce taux est égal à la différence entre le taux maximum du versement de transport correspondant au P.T.U. virtuel du syndicat mixte (0,5 % ou 1 % selon la population regroupée) et celui susceptible d'être institué par l'autorité compétente sur le périmètre de transports urbains (0,60, 1,05 % ou 1,75 %) ;
- seuls les taux maxima susceptibles d'être institués sont à prendre en compte et non les taux réels pratiqués sur le P.T.U.

Le mécanisme instituée par l'article L.5722-7 du C.G.C.T. peut conduire à un résultat positif ou nul dans le P.T.U. considéré, selon qu'il existe ou non une différence entre le taux susceptible d'être institué par le syndicat mixte et celui susceptible d'être mobilisé par l'ACOTU au sein du P.T.U.

Cette situation peut donc conduire à l'absence de possibilité de prélèvement d'un V.T. complémentaire par le syndicat mixte au sein du P.T.U.

L'adhésion d'un groupement de communes de moins de 100.000 habitants, compétent en matière de transports urbains, à un syndicat mixte de transport comprenant un périmètre global de plus de 100.000 habitants ne peut avoir pour effet de faire passer le P.T.U. du regroupement intercommunal dans la strate supérieure à 100.000 habitants.

Des exemples précis de cumul de taux sont fournis en annexe à la présente circulaire.

\*

\* \*

Nos services restent à votre disposition pour toute information complémentaire ou expertise juridique qui pourrait s'avérer nécessaire.

Nous vous demandons, par ailleurs, de nous faire tenir systématiquement copie des statuts et arrêtés de création du syndicat mixte de transport.

Pour le Ministre et par délégation

*P*/ Le Directeur général  
des collectivités locales

L'Adjoint au Directeur Général  
des Collectivités Locales

*F. Lucas*  
François LUCAS

Pour le Ministre et par délégation

Le Directeur  
des transports terrestres

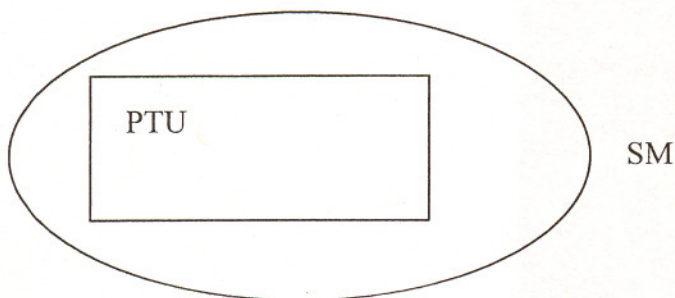
*P. Rajlin*  
Patrice RAJLIN



## ANNEXE

### Cumul de taux de VT sur un périmètre de transports urbains (P.T.U.)

- 1) PTU d'une communauté d'agglomération inférieur à 100.000 h. (taux max 0,60)  
Périmètre global du SM inférieur à 100.000 hab. (taux max. 0,55 virtuel)



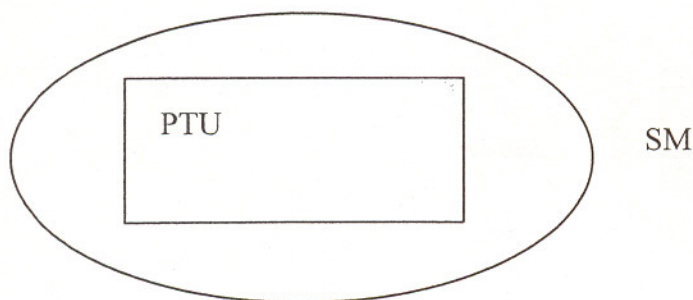
VT SM hors PTU = 0,5

VT SM sur PTU = 0 (car le taux du PTU peut aller jusqu'à 0,60 %

et ce taux est supérieur à celui du PTU virtuel du syndicat mixte).

L'écart entre les taux plafonds étant nul, le syndicat mixte ne peut donc instituer de prélèvement complémentaire sur le P.T.U. Il disposera d'une seule ressource V.T. hors P.T.U.

- 2) PTU supérieur à 100.000 h. (taux max = 1,05 %)  
Périmètre global SM supérieur à 100.000 h. (taux max 1%)

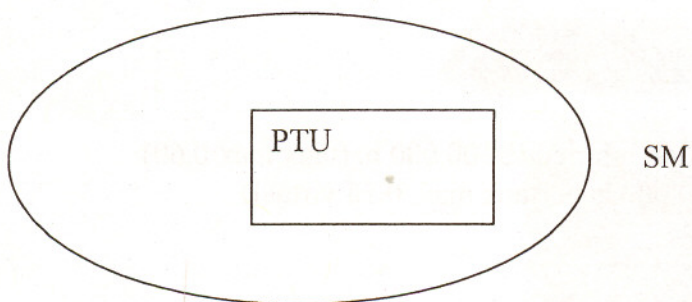


VT SM hors PTU = 0,5

VT SM sur PTU = 0 car taux PTU  $\leq 1$  est identique au taux du PTU virtuel du SM

Sur le P.T.U., la situation est identique à celle mentionnée ci-dessus au 1).

- 3) PTU d'une communauté d'agglomération inférieur à 100.000 hab (taux max = 0,60 %)  
Périmètre SM supérieur à 100.000 hab. (taux max virtuel = 1 %)



Taux VT SM hors PTU = 0,5 %

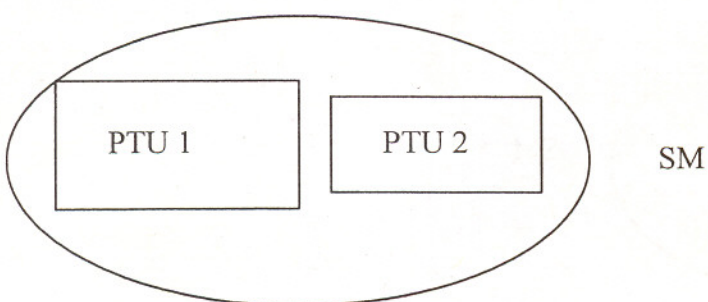
Taux max du PTU = 0,60 %

Taux VT SM dans le PTU = 0,40 %

Soit  $(1\% - 0,60\%) = 0,40\%$  qui est inférieur au taux max du VT SM. La somme des taux n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé si l'aire de compétence du Syndicat mixte était un P.T.U.

Sur le PTU, il sera donc possible de prélever à la fois le V.T. au profit de l'ACOTU ( $\leq 0,60\%$ ) et du Syndicat mixte ( $\leq 0,40\%$ ).

- 4) 2 PTU inférieurs à 100.000 hab. d'une communauté d'agglomération (taux max 0,60 %)  
Périmètre global SM supérieur à 100.000 hab. (taux max virtuel  $< 1\%$ )



Taux VT SM hors PTU = 0,5 %

Taux VT max ACOTU 1 = 0,60 %

ACOTU 2 = 0,60 %

Sur les P.T.U. concernés, il sera donc possible de prélever à la fois le V.T. au profit des ACOTU ( $\leq 0,60\%$ ) et du syndicat mixte ( $\leq 0,40\%$ )