

# COMMUNAUTE DE COMMUNES MAD ET MOSELLE

## Versement transport

23 octobre 2018

**Votre interlocuteur privilégié:**

**Alexis THIELLAND**

**04.58.17.69.78**

[alexis.thielland@stratorial.fr](mailto:alexis.thielland@stratorial.fr)

## **PREAMBULE :**

La CC MAD ET MOSELLE s'interroge sur la mise en place le versement transport. Dans ce cadre, les élus s'interrogent sur différents aspects.

À noter que le cadre légal du versement transport est sujet à interprétation. Il paraît donc important de faire valider l'ensemble des réponses apportées par un avocat spécialisé dans le domaine ou par les services de l'Etat.

**Question numéro 1 :**

**Est-ce que l'intitulé actuel de la compétence de la CC (c'est à dire AOT de 2nd rang) suffit à justifier la mise en place d'un VT ? (leur transmettre une copie des statuts). Si non, quel est l'intitulé de la compétence nécessaire à la mise en place d'un VT ?**

Depuis la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 les termes exacts pour les autorités compétentes en matière de transport sont AOM (autorité organisatrice de mobilité). Dans leur ressort territorial, les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour organiser la mobilité. Pour cela l'AMO doit effectuer des missions telle que :

➤ **Des missions obligatoires :**

- L'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personne ;
- Le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Les plans de déplacements urbains – obligatoires seulement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- L'élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité – obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ; La mise en place d'un compte relatif aux déplacements présentant les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'utilisateur et la collectivité – obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un service d'information aux usagers – obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
- La mise en place d'un service de conseil en mobilité.

➤ **Des missions facultatives**

- L'organisation de transport à la demande (TAD) ;
- La réduction de la congestion urbaine et de la pollution, par la mise en place d'un service public de marchandises et de logistique urbaine ;
- L'organisation de l'activité d'auto partage ;
- La mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage ;
- L'organisation d'un service public de location de bicyclettes.

Les statuts de la Communauté précisent qu'en matière de transport, « la CC est compétente pour mettre en œuvre des actions visant le développement et l'amélioration des déplacements dans le périmètre communautaire, en partenariat avec les différentes autorités organisatrices de transports et d'autres collectivités. La communauté de communes, en tant qu'organisatrice de transports de second rang et en accord avec le département, pourra contribuer à améliorer et à

compléter l'offre de transport collectif existante pour les habitants de la communauté de communes à l'intérieur et à l'extérieur de celle-ci »

Au vu des statuts, la communauté pourrait lever le VT, mais il est cependant conseillé de remplacer les termes « autorité organisatrice de transports » par « autorité organisatrice de mobilité » et de préciser l'ensemble des actions que vous souhaitez mettre en œuvre de sorte à faire valider votre projet par les services de l'État.

**Question 2 :**

**Est-ce que le VT peut être institué sur quelques communes (concernées par un réseau de transport collectif) ou c'est obligatoirement sur l'ensemble du périmètre de la CC ? Si c'est possible sur une partie du territoire, à quelles conditions ?**

Avant 2015 le VT ne pouvait être mis en place que sur le périmètre de transport urbain fixé par arrêté préfectoral. En 2015 la notion de « périmètre de transport urbain » (ci-après « PTU ») est supprimée et remplacée par celle de « ressort territorial ».

Il existe des différences essentielles entre les notions de PTU et de ressort territorial. En premier lieu, l'existence d'un PTU conditionnait l'exercice par une commune d'une compétence en transport urbain. Désormais, l'autorité organisatrice de la mobilité peut organiser à la fois des services de transports urbains et des services de transports non urbains à l'intérieur du ressort territorial.

Le ressort territorial ne nécessite pas d'acte juridique pour être créé (délibération du conseil communautaire), contrairement au PTU (arrêté préfectoral).

L'instauration du VT se fait donc sur le ressort territorial défini par la Communauté et ne dépend pas de la présence ou non d'un réseau collectif. Par conséquent, le VT peut être institué sur l'ensemble des communes ou bien sur seulement quelques-unes.

Cependant le VT sert à financer les frais liés au développement et à l'entretien des réseaux. La décision de lever le VT sur une zone non desservie par le réseau pourrait donc aboutir à un surfinancement du coût du service et faire l'objet d'un contentieux.

**Question 3 :**

**Si le VT concerne toutes les communes de la CC, le réseau de transport collectif doit-il obligatoirement desservir toutes les communes ?**

Aucun texte n'impose la desserte de l'ensemble des communes du territoire par le réseau de transport collectif. Néanmoins la question de l'égalité devant le service peut être soulevée si l'ensemble du territoire est soumis au VT mais non desservi par le réseau collectif.

**Question 4 :**

**Est-ce que le taux du VT est forfaitaire à 0,55% ou est-il possible de voter un taux inférieur en fonction des besoins réels de financement d'un réseau de transport ?**

Le taux de 0,55% constitue le seuil plafond. Le taux du VT pourra être inférieur à ce niveau plafond et dans tous les cas être le plus possible en adéquation avec le coût du service. En effet, la recette issue du versement transport ne doit pas conduire à surfinancer de manière disproportionnée le coût du service.

**Question 5 :**

**Est-ce que la mise en place du VT oblige à la mise en place concomitante d'un réseau de transport collectif ? Est-il possible de mettre en place un VT par anticipation d'un futur réseau de transport collectif afin de provisionner les financements nécessaires ? Si oui existe-il un délai ?**

D'un point de vue légal, le VT perçu ne peut être supérieur au coût du service et doit donc être affecté à des dépenses liées à la mobilité. Son provisionnement ou sa mise en place anticipée n'est donc pas possible. Toutefois il arrive que des collectivités aient recours au provisionnement s'exposant le cas échéant à un risque de contentieux. Pour plus de vigilance il est conseillé de mettre en place un service et de provisionner progressivement (via une hausse du taux) des recettes tout en limitant le niveau global de l'excédent à un niveau acceptable. Aucune règle n'est fixée en la matière mais de manière semblable à la TEOM avec la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés, il pourrait être retenu un taux de surfinancement d'au maximum 15% tout en prenant le risque de subir des contentieux.

**Question 6 :**

**Y-a-t-il obligation d'affecter ce VT sur un budget annexe ?**

Les textes n'instituent pas clairement d'obligation. En revanche, il est conseillé de le faire et notamment dans le cadre de futur contentieux. Il sera toujours plus simple pour la collectivité de présenter son budget qui contiendra l'ensemble des dépenses que de rechercher dans le budget général l'ensemble des justificatifs de dépenses relatifs au transport. Par ailleurs, il est également possible de facturer au budget principal une quote part de frais de structure lorsque le budget annexe existe. Cette refacturation pourra permettre de lever davantage de VT.

**Question 7 :**

**Est-ce que le produit du VT peut être affecté à la réalisation voie verte / piste cyclable ?**

Depuis le décret du 15 octobre 2015 le VT peut être affecté au « vélo » dans le cadre d'opération visant à améliorer l'intermodalité entre les transports en commun et le vélo. Nous interprétons cette disposition comme une possibilité de financer via le VT la réalisation de pistes cyclables et de voies vertes desservant le réseau de transport. Néanmoins, il est demandé de se rapprocher d'un cabinet juridique pour connaître les modalités précises de prise en charge de ces équipements par le VT.

**Question 8 : Peut-on encaisser par anticipation / provisionner le VT en prévision de travaux de réalisation de pistes cyclables / voie verte ?**

Il n'est pas possible d'encaisser par anticipation du VT sans service. Toutefois du VT déjà collecté peut-être affecté à la réalisation de piste cyclable si elle améliore l'intermodalité entre les transports en commun et le vélo (concernant le provisionnement réponse identique à la question 5).