



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 24030

Texte de la question

M. Lionnel Luca appelle l'attention de M. le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées sur la situation des personnes les plus démunies. Alors que la loi dite SRU du 13 décembre 2000 oblige les transports urbains à accorder des réductions tarifaires d'au moins 50 % aux personnes les plus démunies (telles qu'elles sont définies pour bénéficier de la CMU complémentaire), ces mesures ne seraient toujours pas appliquées, hors Ile-de-France, par les réseaux de transports publics urbains. Il lui demande quelles mesures ont été prévues pour faire appliquer la loi qui permettrait de maintenir un égal accès de tous aux services publics. - Question transmise à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

Texte de la réponse

L'article 123 de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000 (loi SRU) a posé le principe d'une obligation de semi-gratuité des services de transport urbain au bénéfice des personnes dont les ressources sont inférieures à un plafond fixé par le code de la sécurité sociale. Ce dispositif a vocation à généraliser les mesures de tarification sociale auparavant librement décidées par les diverses autorités organisatrices de transport à l'ensemble des systèmes de transport urbain du territoire. Il rend en outre obligatoire la prise en compte, aussi large que possible, des personnes en grande difficulté sociale, notamment celles qui peuvent s'affilier à la couverture maladie universelle complémentaire (CMUC), soit au total environ 10 % de la population française. Enfin, l'article 123 affirme un principe d'interopérabilité : un bénéficiaire donné doit avoir droit à la tarification sociale attachée à n'importe quel système de transport urbain du territoire national, quel que soit son lieu de résidence. Trois ans après le vote de la loi, sa mise en oeuvre est très contrastée. Les difficultés ont été de deux ordres : le recensement fiable et exhaustif des personnes visées par l'article 123 et la mise en oeuvre du principe d'interopérabilité précité. Le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice pour l'ensemble de la région francilienne, a instauré la carte solidarité transport au profit des personnes spécifiquement visées par l'article 123 qui ne bénéficiaient pas déjà des tarifs sociaux pour les jeunes, les chômeurs, les personnes âgées, les boursiers, les familles nombreuses, etc. Ainsi 156 000 de ces cartes ont été délivrées à des personnes bénéficiaires de la CMU ou de l'aide médicale de l'État. Au global, le STIF estime avoir couvert à ce jour 75 % des 800 000 personnes concernées. Cette démarche pragmatique du STIF permet progressivement d'atteindre l'objectif principal de la loi, pour ce qui concerne la région capitale, à l'exception de l'interopérabilité avec les réseaux de province. Il est à noter toutefois que le Conseil d'État a censuré le 10 février dernier la décision d'instauration de la carte solidarité transport prise par le STIF le 7 décembre 2001, au motif qu'elle excluait de la réduction tarifaire le coupon mensuel de la carte Orange. Le STIF doit donc prochainement compléter sa délibération initiale. Hors Île-de-France, ainsi que l'a mis en lumière le débat organisé le 20 novembre 2002 par le groupement des autorités responsables des transports (GART), la plupart des autorités organisatrices ont depuis longtemps prévu de nombreux tarifs sociaux qui, très souvent, vont même au-delà de la semi-gratuité prévue par la loi. Néanmoins, ces dispositifs sont extrêmement divers et les modalités de recensement des personnes spécifiquement visées par l'article 123 restent complexes. On

constate par ailleurs que le principe d'interopérabilité de la carte solidarité entre réseaux n'est pas mis en oeuvre, tant par le STIF vis-à-vis des autres autorités organisatrices de province que par ces dernières entre elles ou vis-à-vis du STIF. En effet, il n'existe pas de modalités fiables de reconnaissance mutuelle des ayants droit entre les différentes autorités organisatrices, sauf à instituer un mécanisme de délivrance par l'État d'une carte d'ayant-droit au plan national. Compte tenu de ces éléments, le ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer n'est pas hostile à une évolution de l'article 123. Une telle évolution ne pourrait qu'aller dans le sens d'une efficacité encore améliorée et dans le sens d'une meilleure identification des ayants droit et de la pleine et entière responsabilité des autorités organisatrices, dans le cadre des compétences que l'article 7-III de la loi « LOTI » leur confère.

Données clés

Auteur : [M. Lionnel Luca](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 24030

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : santé

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 20 avril 2004

Question publiée le : 1er septembre 2003, page 6786

Réponse publiée le : 27 avril 2004, page 3178