ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports urbains

Question écrite n° 66582

Texte de la question

M. Gabriel Biancheri attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur le financement des transports collectifs urbains de province. En effet, la loi de finances pour 2004 supprime les aides de l'État aux transports publics urbains de province. Cette politique de réduction systématique des aides de l'État pénalise lourdement les autorités organisatrices des transports urbains de moins de 100 000 habitants qui ne disposent que du versement transport pour assurer leur compétence. Cette politique contribuera à l'augmentation des impôts locaux ou à la réduction de l'offre de transports publics urbains. Ainsi, faire supporter le totalité de la charge des transports urbains (utilisables par tous) aux seuls habitants et entreprises résidants à l'intérieur des périmètres de transport urbain, est une forme d'injustice fiscale. Par ailleurs proposer au vote de l'Assemblée nationale, l'abaissement du seuil des 100 000 habitants, permettant aux autorités organisatrice de transport urbain concernées d'augmenter jusqu'à 1 % le taux de versement transport actuellement plafonné à 0,55 % ne réduit que partiellement l'injustice fiscale dénoncée et notamment envers les entreprises assujettis à cette taxe. Quant à l'élargissement des périmètres de transports urbains, aux communes limitrophes des agglomérations de province de moins de 100 000 habitants sensé augmenter l'assiette du versement transport, il n'apporte en réalité aucune aide nouvelle aux AOTU, en charge de développer les transports urbains en lieu et place des compétences départementales et en augmente souvent la charge financière. Cumulé à l'abandon des aides de l'État pour la mise en oeuvre des PDU (circulaire 2001-51), c'est donc la quasi-totalité des besoins des transports collectifs urbains de province, qui est à la seule charge des habitants et entreprises locales. C'est pourquoi, il lui demande ce que le Gouvernement compte faire pour pallier ces carences financières.

Texte de la réponse

Les pouvoirs publics se sont engagés dans un processus de recentrage de l'action de l'État, qui s'est notamment traduit par la relance du processus de décentralisation, visant à rapprocher la décision politique du citoyen et à clarifier les responsabilités des différentes collectivités publiques. Concernant les transports collectifs, cette politique se traduit par la décentralisation du syndicat des transports d'Île-de-France à compter du 1er juillet 2005 et, hors de l'Île-de-France, par la remise en cause des circuits de financement croisés des infrastructures de transport collectif urbain qui imposaient au contribuable national de prendre en charge des projets d'intérêt local. Au-delà de ces principes d'action, l'État n'a pu que tirer les conséquences des résultats décevants de la politique des aides nationales au renforcement de l'offre de transport collectif. Comme la Cour des comptes l'a analysé dans son rapport public d'avril 2005 sur les transports collectifs urbains, les aides de l'État n'ont guère permis de développer la part modale des transports collectifs : si les transports collectifs en site propre (TCSP) ont permis des progrès qualitatifs significatifs pour l'usager (confort, régularité...), ils n'ont pas entraîné d'augmentation quantitative de l'offre en termes relatifs. Le taux d'utilisation des transports collectifs a même globalement diminué au cours des dix dernières années alors que la réalisation de projets de TCSP pèse lourdement sur les équilibres financiers des autorités organisatrices du fait de l'inflation des charges de fonctionnement. Les aides, par leur effet de levier, ont parfois conduit à faciliter le lancement de projets ayant une faible rentabilité socio-économique. C'est dans ce contexte que la loi de finances pour 2004 a supprimé les

aides de l'État à la réalisation des infrastructures de transport collectif en site propre et à la mise en oeuvre des plans de déplacement urbains (PDU) prévues par une circulaire du ministère de l'équipement du 10 juillet 2001. Concomitamment, a été supprimée la procédure d'autorisation préalable de l'État à la mise en oeuvre du taux majoré de versement de transport (taux plafond de 1,75 % au lieu de 1 %) lorsque des autorités organisatrices de transport lancent des projets d'infrastructures de transport en site propre. Cette autorisation prenait la forme d'un arrêté de prise en considération du ministre chargé des transports. En outre, afin de faciliter le financement des projets de transport urbain, le Gouvernement a décidé de mobiliser une enveloppe de 500 MEUR de prêts sur les fonds d'épargne de la caisse des dépôts et consignations. Enfin, le Gouvernement a indiqué qu'il honorera les engagements qu'il a souscrits jusqu'en 2003. Pour ce faire, 65 MEUR ont été ouverts en loi de finances rectificative pour 2003, puis 45,5 MEUR en collectif 2004.

Données clés

Auteur : M. Gabriel Biancheri
Circonscription : Drôme (4e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 66582
Rubrique : Transports urbains
Ministère interrogé : économie
Ministère attributaire : économie

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 7 juin 2005, page 5722
Réponse publiée le : 26 juillet 2005, page 7411