



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## politique des transports urbains

Question écrite n° 76217

### Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la situation des transports publics urbains de voyageurs. Alors que les 287 réseaux de transport urbain de voyageurs (hors Ile-de-France) représentent plus d'un million d'emplois et 27 millions d'usagers, le rapport public annuel de la Cour des comptes pour l'année 2015 met en évidence les contraintes financières auxquelles est soumis un service public dont les coûts d'exploitation sont en forte croissance par l'effet de l'extension des périmètres de transports urbains au secteur périurbain, du caractère insuffisamment concurrentiel de ce secteur d'activité et du poids de ses charges de personnel. En outre, le rapport note que les recettes qu'il tire du versement transport et de la contribution des autorités organisatrices ont peu de chance de progresser et que le financement par le budget de l'État des investissements programmés dans le cadre du Grenelle de l'environnement n'est pas assuré. Ainsi la Cour des comptes recommande aux autorités organisatrices et aux opérateurs de transports urbains de transférer à l'ordonnateur de l'AOTU, outre les transports et la voirie, l'ensemble des compétences en matière de stationnement et les pouvoirs de police y afférents (AOTU). Aussi il lui demande de bien vouloir lui faire savoir quelles dispositions il souhaite prendre en ce sens.

### Texte de la réponse

L'organisation des transports urbains est, depuis la loi d'organisation des transports intérieurs de 1982, une compétence attribuée aux collectivités territoriales. Dans ce cadre, les 287 autorités organisatrices des transports urbains de province et le syndicat des transports d'Île-de-France définissent librement les dessertes, désignent les exploitants, fixent les conditions générales d'exploitation et de financement des services et décident de la politique tarifaire à mettre en oeuvre. Le Gouvernement reste néanmoins très attentif à l'évolution de ce secteur doublement stratégique, à la fois sur le plan économique - dans la mesure où il emploie directement ou indirectement plus d'un million de personnes - et pour sa contribution importante à notre politique de transition énergétique et de croissance verte. Les recommandations de la Cour des comptes, dans le rapport annuel 2015, soulignent les marges de manoeuvre des autorités organisatrices de la mobilité pour faire face aux fortes contraintes financières pesant sur les services qu'elles organisent. À cet égard, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles acte notamment la dépénalisation du stationnement payant, et donc sa décentralisation, en permettant ce transfert vers les autorités organisatrices du transport urbain. Elle favorise également le transfert des compétences de police de la circulation et du stationnement du maire au président de l'intercommunalité. À ce stade, avant d'envisager d'autres évolutions en la matière (recommandation n° 5), la priorité du Gouvernement est de poursuivre la mise en oeuvre de cette réforme qui permettra aux collectivités de renforcer l'efficacité de leur politique de stationnement dans un objectif de report modal et apportera une nouvelle ressource affectée au financement des transports collectifs et au développement des nouvelles mobilités.

### Données clés

**Auteur :** [M. Gilles Lurton](#)

**Circonscription :** Ile-et-Vilaine (7<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 76217

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

**Question publiée au JO le :** [17 mars 2015](#), page 1910

**Réponse publiée au JO le :** [7 juillet 2015](#), page 5280