



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports urbains

Question écrite n° 76218

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 mettre en œuvre des mesures tarifaires permettant d'aligner progressivement le niveau de la contribution des usagers au financement du service public de transport sur celui des entreprises (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 œuvre. 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. Le financement des transports collectifs urbains est assuré par les contributions des usagers, celles des entreprises, et les subventions des collectivités publiques. La contribution des entreprises, au travers du versement transport - impôt basé sur la masse salariale - ainsi que du remboursement des titres de transport de leurs employés, a fortement progressé dans les dix dernières années. Aujourd'hui, la prise en compte de la préservation de la compétitivité des entreprises impose de modérer cette progression. Cela doit conduire à réinterroger plus globalement le modèle de financement des transports urbains et notamment à la contribution venant directement des usagers. C'est aussi le sens de la recommandation n° 6 à l'attention des autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) « mettre en œuvre des mesures tarifaires permettant d'aligner progressivement le niveau de la contribution des usagers au financement du service public de transport sur celui des entreprises ». Toutefois, comme cela a été rappelé en exergue, la fixation des tarifs des transports urbains relève de la seule responsabilité des autorités

organisatrices des transports urbains. L'État n'a pas vocation à s'ingérer dans des choix qui relèvent d'une décision politique nécessairement inscrite dans un contexte local. La part qui revient aux usagers, à côté de celles des entreprises et du contribuable local, est déterminée en tenant compte de considérations qui ne se limitent pas à la seule couverture du coût du service, mais embrassent également des objectifs d'aménagement urbain, de cohésion sociale ou encore de protection de l'environnement.

Données clés

Auteur : [M. Gilles Lurton](#)

Circonscription : Ille-et-Vilaine (7^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 76218

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [17 mars 2015](#), page 1911

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