



ASSEMBLÉE NATIONALE

8ème législature

Transports en commun

Question écrite n° 35917

Texte de la question

M Charles Fiterman attire l'attention de M le ministre delegue aupres du ministre de l'equipement, du logement, de l'amenagement du territoire et des transports, charge des transports, sur l'augmentation des tarifs des transports urbains et interurbains. Le budget des transports pour l'annee 1988 marque globalement un recul de 10 p 100 et une regression de 45,3 p 100 dans le secteur des transports collectifs urbains et interurbains. Les consequences de ces decisions se traduisent, pour l'usager, par des tarifs en nette augmentation qui rendent les transports en commun de plus en plus inaccessibles pour ceux qui en ont le plus besoin : chomeurs, femmes seules, scolaires et salaries a faible pouvoir d'achat. Par exemple, le prix du ticket de metro dans l'agglomeration lyonnaise connait une progression de 7 p 100, soit 6,50 F le ticket. Les elus lyonnais repercutent fidelement au plan local les decisions politiques du Gouvernement en demandant a l'usager d'eponger la dette actuelle de l'organisme gestionnaire qui se monte a 450 MF par an. Dans le cadre de cette politique, l'usager lyonnais est ainsi appele a payer 92 p 100 du cout de fonctionnement des transports en commun lyonnais, alors que sa part en 1986 etait de 54 p 100. D'autres choix sont possibles. Pour financer la construction des prolongements des lignes actuelles, l'Etat doit investir davantage. Des taux d'interet preferentiels pourraient etre consentis par les banques aux organismes gestionnaires afin de reduire les taux d'interet des dettes actuelles. L'employeur devrait rembourser 50 p 100 des frais de transports dans l'immediat et 80 p 100 a plus long terme. Les grandes surfaces, les promoteurs, les employeurs qui beneficent en priorite de l'amelioration des reseaux de transports en commun peuvent etre mis a contribution. L'argent existe comme le montre le fait que le Gouvernement s'apprete a verser des dizaines de milliards de francs aux souscripteurs de l'emprunt Giscard. Il lui demande donc s'il pense, pour eviter les hausses de tarifs dans les transports publics, augmenter la contribution des employeurs et autres beneficiaires, ameliorer les investissements de l'Etat et permettre aux organismes gestionnaires de renegotier les taux d'interet de leurs dettes a des tarifs preferentiels.

Texte de la réponse

Reponse. - Les subventions d'equipement pour les transports urbains et interurbains s'elevent dans la loi des finances pour 1988 a 660 MF, ce qui constitue une diminution de 4,5 p 100 et non 45 p 100 par rapport aux dotations de 1987. Les credits de paiement quant a eux progressent de 29 p 100 pour les actions contractuelles avec la province, dont la part dans l'enveloppe totale passe de 60 a 69 p 100. La dotation prevue pour les metros et tramways en province permettra a l'Etat de tenir l'integralite de ses engagements avec Lille, Lyon, Toulouse et Marseille. Pour ce qui concerne le probleme plus general des ressources des autorites organisatrices, il faut rappeler que les tarifs des transports urbains ont ete maintenus sous encadrement, apres avis du Conseil de la concurrence. Cet encadrement, dont les dispositions ont ete fixees par le decret du 16 juillet 1987, est assorti toutefois de derogations par rapport a une hausse moyenne - etablie a titre previsionnel a 2,5 p 100 pour 1988 -, des lors que les programmes d'investissements ou les charges financieres et d'amortissement le justifient. Les autorites organisatrices disposent par ailleurs du versement de transport acquitte par les entreprises de plus de neuf salaries : cette ressource dont le benefice a ete etendu progressivement aux agglomerations de plus de 30 000 habitants et dont l'utilisation a ete banalisee a permis de

financer un tres important developpement des reseaux depuis plus de dix ans. En cas de realisation d'une infrastructure en site propre subventionnee par l'Etat, les autorites organisatrices ont la possibilite de porter le versement de transport a son taux maximum de 1,5 p 100. S'agissant enfin de la poursuite de l'aide de l'Etat a ces categories d'investissements, un conseil interministeriel en date du 1er decembre 1987 a arrete le principe d'une subvention au taux maximal de 30 p 100 et plafonnee a 600 MF, pour les nouveaux projets de metros et de tramways.

Données clés

Auteur : [M. Fiterman Charles](#)

Circonscription : - COM

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 35917

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports

Ministère attributaire : transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 1er février 1988, page 428

Réponse publiée le : 28 mars 1988, page 1374