

**Conseil général des  
ponts et chaussées**

**N° 2005-0376-01**

**Inspection générale des  
affaires sociales**

**N° RM2006-129P**

**La tarification sociale dans les  
transports urbains  
La mise en œuvre de l'article 123  
de la loi SRU**

***Rapport présenté par :***

***Daniel FEDOU,  
ingénieur en chef des ponts et chaussées***

***Alain LHOSTIS  
inspecteur général de l'équipement***

***Michel RAYMOND  
inspecteur général des affaires sociales***

***Gérard SYLVESTRE  
Inspecteur général de l'équipement***

***Août 2006***

Résumé du rapport IGAS n° 2006 129/CGPC n° 2005-0376-01 présenté par Daniel FEDOU, ingénieur en chef des ponts et chaussées, Alain LHOSTIS et Gérard SYLVESTRE, inspecteurs généraux des ponts et chaussées, Michel RAYMOND, membre de l'inspection générale des affaires sociales.

---

Le droit au transport, affirmé législativement par la loi d'orientation sur les transports intérieurs en 1982, puis par la loi de lutte contre les exclusions de 1998, a été précisé par des modalités d'application par l'article 123 de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 : les personnes, ainsi que leurs ayant-droit, dont les ressources sont inférieures au plafond prévu pour l'attribution de la couverture médicale universelle complémentaire (CMUC) ont droit à une réduction d'au moins 50% dans les transports urbains de voyageurs, et ceci que la personne réside ou non dans le périmètre de transport urbain. Près de 5 millions de personnes sont concernées, dont plus de 90% sont bénéficiaires de la CMUC.

Cet article législatif, introduit par amendement gouvernemental à la demande des associations de chômeurs et précaires, n'a pas fait l'objet de concertation préalable avec les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) et leur groupement, le GART.

Cinq ans après le vote de la loi SRU, il apparaît clairement que la loi est insuffisamment et inégalement appliquée par les AOTU. Cet article 123 vient en effet interférer avec les politiques commerciale et sociale de ces autorités, dans un domaine pleinement décentralisé où elles sont autonomes.

La première partie du rapport, après un rappel de l'organisation administrative en matière de transport de voyageurs, analyse la situation en matière de tarification sociale. Les dispositions législatives ont été éclairées par un arrêt du Conseil d'Etat qui a imposé en Île de France que la réduction prévue par l'article 123 s'applique à la carte orange. Selon cette décision qui fait jurisprudence, les AOTU n'ont pas l'obligation d'appliquer cette réduction à tous les titres de transport, mais aux titres les plus utilisés garantissant ainsi l'objectif social fixé par la loi.

Des éléments disponibles, c'est-à-dire essentiellement l'enquête du GART réalisée auprès des autorités organisatrices (dont les deux tiers ont répondu) en 2005, il ressort que 7 % d'entre elles n'appliquent aucune réduction sociale, tandis que 20% appliquent la loi SRU, soit en pratiquant une gratuité totale, soit par application d'une réduction d'au moins 50%, même si la plupart excluent cependant les non résidents.

Entre ces deux extrêmes, un assez grand nombre d'AOTU pratiquent des réductions à caractère social, historiquement principalement en faveur des personnes âgées, puis des personnes à mobilité réduite, et plus récemment en faveur de catégories sociales défavorisées : chômeurs, bénéficiaires du RMI, titulaires de contrats de travail aidés etc. Les réductions sont assez souvent supérieures à 50%. Mais d'autres AOTU ont des taux inférieurs, ou des conditions d'accès restrictives. Au total, cela permet de couvrir une partie non négligeable de la cible de la loi SRU, du fait notamment des grandes AOTU (Ile de France, Grand Lyon...) qui l'appliquent (sans toujours l'étendre aux non résidents). Cependant, on estime que près d'un tiers des bénéficiaires potentiels de la loi SRU ne peut avoir accès au transport avec la réduction prévue.

Résumé du rapport IGAS n° 2006 129/CGPC n° 2005-0376-01 présenté par Daniel FEDOU, ingénieur en chef des ponts et chaussées, Alain LHOSTIS et Gérard SYLVESTRE, inspecteurs généraux des ponts et chaussées, Michel RAYMOND, membre de l'inspection générale des affaires sociales.

---

La deuxième partie du rapport analyse les difficultés d'application de l'article 123 de la loi SRU. Face à la diversité et aux insuffisances d'application de la loi, le rapport souligne cependant que la logique de la prise en compte de critères de revenus progresse, ou se combine, avec la prise en compte d'un critère de statut socio-professionnel, ce qui est un acquis de la loi SRU. Les difficultés rencontrées par les AOTU sont d'une part d'ordre technique et administratif, d'autre part d'ordre politique.

S'agissant des difficultés d'ordre technique et administratif, la première difficulté est la connaissance, ou le contrôle des revenus, des populations éligibles à la condition de revenus, sachant qu'il n'est pas envisageable, ni souhaitable que les AOTU connaissent les revenus des personnes, sans même parler des coûts de gestion d'une telle démarche. Certaines AOTU, comme à Lyon, se contentent de l'attestation CMUC pour appliquer complètement la loi, mais la mission estime nécessaire que l'AOTU puisse effectuer un contrôle fiable, facile et peu coûteux.

La question des non résidents de l'AOTU est aussi une difficulté mise en avant, ainsi que la question dite de « l'interopérabilité », c'est-à-dire la réciprocité administrative et financière entre deux AOTU pour assurer la prise en charge de ressortissants de l'autre autorité. La mission a analysé les différentes catégories de non résidents : les périurbains, les ruraux, et les résidents d'une autre AOTU. Les périurbains sont, en moyenne, les plus nombreux et ceux qui génèrent le plus de déplacements urbains. Les ruraux, ainsi que les ressortissants d'une autre AOTU, toujours en moyenne, sont un phénomène plus marginal. Mais il y a cependant des situations locales diverses, par exemple lorsque deux AOTU sont proches et interactives (Lyon et Saint-Etienne par exemple). La mission souligne aussi que certains périmètres d'AOTU, pour des raisons diverses, sont inadaptés par rapport à la taille de l'agglomération.

Les coûts de gestion de dispositifs de réduction, nécessitant une carte avec photo, sont également une difficulté soulignée.

Les réticences d'ordre politique ont vraisemblablement été des freins importants à la mise en œuvre de la loi ; en effet, l'article 123 heurte le principe d'autonomie de la politique commerciale et sociale des autorités organisatrices de transport urbain. De même, l'obligation légale d'accorder une réduction sociale à des personnes non résidentes s'oppose au principe de territorialité de l'action des AOTU. En outre, cette mesure imposée par l'Etat l'a été sans contrepartie financière, ce qui est justifié en droit, mais a manifestement constitué un blocage fréquent. La mission souligne à cet égard le coût relativement modeste de la mesure, tout au moins pour les AOTU ayant déjà une politique sociale dans leurs transports urbains. Enfin, dernière réticence, qui est sans doute plutôt un prétexte, l'absence de décret d'application. La mission souligne qu'il n'est pas prévu par la loi, et non justifié : il est souhaitable de ne pas rajouter de la réglementation, et de laisser le choix des modalités d'application aux AOTU, dès lors que l'objectif de l'article 123, éclairé par la jurisprudence, est atteint.

Résumé du rapport IGAS n° 2006 129/CGPC n° 2005-0376-01 présenté par Daniel FEDOU, ingénieur en chef des ponts et chaussées, Alain LHOSTIS et Gérard SYLVESTRE, inspecteurs généraux des ponts et chaussées, Michel RAYMOND, membre de l'inspection générale des affaires sociales.

---

La troisième partie du rapport est consacrée aux propositions et recommandations de la mission, en vue d'une bonne application généralisée de l'article 123 de la loi SRU.

La mission estime en effet que la loi, bonne dans son principe, et socialement juste, est applicable juridiquement et techniquement ; elle recommande donc de ne pas modifier l'article 123.

Elle préconise cependant des clarifications et garanties pour permettre une application concrète facilitée, avec un double souci : l'efficacité de gestion, et la souplesse laissée aux AOTU. En particulier, la mission recommande de prendre en compte prioritairement les abonnements, sous réserve des situations et des titres de transport utilisés localement. Surtout, elle demande la mise en place rapide d'un dispositif d'accès électronique au fichier de la CMUC, pour permettre de vérifier la qualité des demandeurs, et pour lequel les travaux préparatoires ont été engagés en parallèle de la mission. Un article législatif (article L 115-2 du code de la sécurité sociale) a été préparé à cette fin par la direction de la sécurité sociale, et validé en juillet par le Conseil d'Etat, dans le cadre du projet de loi de simplification. Le décret d'application et l'aspect informatique doivent être préparés sans attendre. Outre la fiabilité, ce sera une véritable simplification pour l'utilisateur comme pour l'AOTU, et donc une amélioration notable de la qualité du service rendu.

Pour prendre en compte l'ensemble des publics concernés, la mission recommande, au-delà des bénéficiaires de la CMUC qui en représentent l'essentiel, de s'appuyer sur les caisses primaires d'assurance maladie (CPAM), ou les centres communaux d'action sociale (CCAS). Les premières sont en effet compétentes pour attribuer l'aide médicale d'Etat, qui concerne les étrangers sans titre de séjour régulier, si ces derniers ne peuvent être intégrés au dispositif d'accès électronique prévu pour les bénéficiaires de la CMUC ; cette intégration ne pose pas de problème technique, mais la mission n'avait pas à se prononcer sur la constitution d'un fichier national, non existant à ce jour pour cette catégorie de population. Les CCAS pourront être sollicités pour l'examen de cas marginaux, et par exemple des personnes pouvant prétendre à la CMUC mais ne l'ayant pas sollicitée, ayant une mutuelle par ailleurs en particulier du fait du conjoint ou d'une entreprise.

A cet égard, la mission souligne la nécessité de bien prendre en compte les « travailleurs pauvres », souvent oubliés par les politiques sociales actuelles des AOTU qui se concentrent sur les chômeurs et précaires, alors que de nombreuses personnes, seules ou chargées de familles, qui travaillent à temps partiel ou même total, ont besoin de transports quotidiens et remplissent les conditions de ressources de la CMUC.

Résumé du rapport IGAS n° 2006 129/CGPC n° 2005-0376-01 présenté par Daniel FEDOU, ingénieur en chef des ponts et chaussées, Alain LHOSTIS et Gérard SYLVESTRE, inspecteurs généraux des ponts et chaussées, Michel RAYMOND, membre de l'inspection générale des affaires sociales.

---

La mission, en ne proposant pas de modification de l'article 123, maintient donc l'accès des non résidents à cette réduction sociale ; l'accès des périurbains en particulier est très souhaitable et s'inscrit dans les politiques des agglomérations visant à restreindre l'usage de la voiture au profit des transports en commun. De même, il est souhaitable qu'une personne venant en stage de formation, ou pour un emploi à durée déterminée, puisse avoir accès à la réduction. L'aspect « contrôle des demandes » va être résolu ; le dispositif d'accès électronique, type portail internet, prévu pour la connaissance des bénéficiaires de la CMUC sera en effet national, sans distinction du lieu de résidence.

S'agissant d'une mesure sociale, qui a des effets financiers bien sûr, mais aussi des effets sociaux et des conséquences sur la mobilité des personnes à faible ressources, la mission recommande de prévoir une évaluation à terme de trois ou quatre ans, avec une méthodologie définie dès à présent en concertation avec le GART, et portant en particulier sur des AOTU qui vont mettre en oeuvre l'article 123, et en intégrant dans l'échantillon des agglomérations dont le périmètre de transport urbain est largement inadapté. En effet, si la mission ne recommande pas la mise en oeuvre de compensation financière par l'Etat, il est important que tous les partenaires puissent évaluer à terme les différents impacts de cette loi.

La mission préconise enfin de promouvoir une dynamique d'application de l'article 123, en s'appuyant sur les avancées techniques que constitue le dispositif d'accès électronique au fichier des bénéficiaires de la CMUC ; il est proposé une circulaire à destination des Préfets d'une part, un « mode d'emploi » ou « guide des bonnes pratiques » à concevoir avec le GART à destination des autorités organisatrices d'autre part. La mission souligne, à l'instar de ce qui se prépare au niveau de la région Ile de France (avec le STIF, syndicat des transports), une utilisation de ce « portail d'accès » sécurisé au fichier CMUC large et fine, permettant de graduer le taux de réduction tarifaire en fonction de tranches de revenus, ce qui d'une part évite l'effet de seuil qui fait passer de tout à rien, et permet d'ajuster au mieux l'effort social aux dépenses budgétaires de l'AOTU.

Ce dispositif d'accès électronique au fichier CMUC est d'ailleurs d'application beaucoup plus large que les seuls transports urbains ; il ouvre ainsi des possibilités de gestion sociale fiabilisée, rapide, simple et peu coûteuse aux collectivités territoriales et organismes gestionnaires de services publics.

## Sommaire

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>3</b>
<b>1. LA SITUATION EN MATIÈRE DE TARIFICATION SOCIALE DANS LES TRANSPORTS URBAINS DE VOYAGEURS</b> .....	<b>5</b>
1.1 RAPPEL SOMMAIRE DE L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE.....	5
1.1.1 <i>Les autorités organisatrices de transport</i> .....	5
1.1.2 <i>Le périmètre de transport urbain, le plan de déplacement urbain et le versement transport</i> .....	5
1.2 LA LÉGISLATION EN MATIÈRE DE TARIFICATION SOCIALE ET LA JURISPRUDENCE.....	6
1.2.1 <i>Le droit au transport consacré par la loi</i> .....	6
1.2.2 <i>La jurisprudence précise la portée de la loi SRU</i> .....	8
1.3 UN DROIT QUI CONCERNE PRÈS DE 5 MILLIONS DE PERSONNES.....	9
1.4 LES MULTIPLES TARIFICATIONS SOCIALES DES AOTU.....	10
1.4.1 <i>Les tarifications sociales pratiquées par de nombreuses AOTU</i> .....	10
1.4.2 <i>Les tarifications plus récentes en faveur des chômeurs ou des bénéficiaires du RMI</i> .....	11
1.4.3 <i>Exemples d'une application quasi intégrale de l'article 123 : l'Île de France, Lyon et Dunkerque</i> .....	11
1.5 LA POSITION DES ASSOCIATIONS DE CHÔMEURS ET PRÉCAIRES.....	13
1.6 LA MISSION NE RETIENT PAS L'HYPOTHÈSE D'UN « CHÈQUE TRANSPORT » COMME ALTERNATIVE À LA RÉDUCTION TARIFAIRE.....	15
1.6.1 <i>Rappel des conclusions de la mission relative au chèque transport en milieu rural</i> .....	15
1.6.2 <i>Le caractère inadapté du chèque transport comme alternative à la réduction tarifaire</i> .....	15
1.6.3 <i>Le chèque transport peut être un complément utile pour l'aide aux publics en difficulté</i> .....	16
<b>2. LES DIFFICULTÉS D'APPLICATION DE L'ARTICLE 123 DE LA LOI SRU</b> .....	<b>17</b>
2.1 LA DIVERSITÉ DES SITUATIONS RÉVÈLE UNE APPLICATION INSUFFISANTE DE L'ARTICLE 123.....	17
2.1.1 <i>De l'application intégrale à la non application</i> .....	17
2.1.2 <i>Les tarifications sociales recouvrent assez largement l'article 123</i> .....	18
2.1.3 <i>De la logique du statut à une logique de revenus</i> .....	19
2.2 LES DIFFICULTÉS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES DE MISE EN ŒUVRE.....	19
2.2.1 <i>La connaissance des publics concernés et le contrôle de leurs revenus</i> .....	20
2.2.2 <i>Les non résidents de l'AOTU</i> .....	21
2.2.3 <i>"L'interopérabilité"</i> .....	22
2.2.4 <i>Les périmètres de PTU souvent inadéquats et la multiplicité des autorités organisatrices</i> .....	23
2.2.5 <i>Les coûts de gestion</i> .....	24
2.3 LES RÉTICENCES POLITIQUES.....	24
2.3.1 <i>La loi SRU heurte le principe d'autonomie de la politique commerciale et sociale de l'AOTU</i> .....	25
2.3.2 <i>L'obligation légale en faveur des non résidents du PTU s'oppose au principe de territorialité</i> .....	25
2.3.3 <i>L'absence de compensation financière de l'Etat a constitué un frein, voire un alibi, à la non application de la mesure</i> .....	25
2.3.4 <i>L'absence de décret d'application</i> .....	26
<b>3. LES AMÉLIORATIONS ET ADAPTATIONS POUR UNE BONNE APPLICATION DE LA LOI ...</b>	<b>27</b>
3.1 CLARIFIER LA NATURE DES TITRES DE TRANSPORT DEVANT BÉNÉFICIER DE L'ARTICLE 123.....	27
➤ Prendre en compte prioritairement les abonnements.....	27
➤ Éviter les réductions sur des cibles marginales et trop coûteuses et privilégier la logique du critère de revenus.....	28
3.2 METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF DE CONTRÔLE PAR ACCÈS AU FICHER CMUC.....	28
3.2.1 <i>Des enjeux majeurs pour une bonne gestion</i> .....	28
3.2.2 <i>Un travail technique engagé à la demande du STIF</i> .....	29
3.2.3 <i>L'avancement du projet par la direction de la sécurité sociale</i> .....	30
3.3 PRENDRE EN COMPTE L'ENSEMBLE DES PUBLICS CONCERNÉS.....	31
➤ La connaissance facilitée de tous les bénéficiaires de la CMUC.....	31
➤ L'appréciation des ressources des autres demandeurs par les CPAM ou CCAS.....	31
➤ La question délicate des bénéficiaires de l'AME.....	31
➤ Les non résidents traités comme les résidents de l'AOTU.....	32
3.4 METTRE EN PLACE UNE ÉVALUATION DES EFFETS FINANCIERS, SOCIAUX ET SUR LA MOBILITÉ.....	32
➤ La délicate évaluation financière.....	32
➤ Le cas des PTU trop restreints.....	33

➤ Définir la méthodologie d'évaluation .....	33
3.5 PROMOUVOIR UNE DYNAMIQUE D'APPLICATION DE L'ARTICLE 123. ....	34
➤ L'inutilité d'un décret d'application de l'article 123.....	34
➤ Une circulaire marquant la volonté politique d'appliquer l'article 123.....	34
➤ La diffusion d'un « mode d'emploi » ou « guide des bonnes pratiques » .....	34
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>36</b>
ANNEXES	

## INTRODUCTION

Par lettre du 8 novembre 2005, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement, et la ministre déléguée à la cohésion sociale et à la parité, ont confié à l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) et au Conseil général des ponts et chaussées (CGPC), une mission sur la mise en œuvre du droit au transport pour les personnes en situation de fragilité sociale ou en voie d'insertion.

Le droit au transport a été affirmé législativement par la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982, puis par la loi du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions, en son article 133, qui renvoyait à une concertation entre l'Etat, les régions, les départements, les communes, les directeurs d'entreprises de transport pour la définition des modalités de mise en œuvre de mécanismes pour assurer ce droit, notamment en faveur des chômeurs en fin de droit et aux demandeurs d'emploi de moins de 26 ans.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, avec son article 123, complétant et précisant ce texte, a introduit dans le droit une logique nouvelle : l'article 123 de cette loi ne concerne que les transports urbains, et s'adresse non pas à certaines catégories de demandeurs d'emploi mais à toutes les personnes en dessous d'un plafond de ressources, à savoir celui de la couverture maladie universelle complémentaire (CMUC) ; la loi impose donc aux gestionnaires locaux une sélection par un critère de revenus, et non plus de statut socio-professionnel ; en outre, la mise en œuvre est largement imposée puisque les autorités organisatrices ont l'obligation de pratiquer une réduction tarifaire d'au moins 50%, et ceci non seulement pour les résidents de leur territoire, mais aussi pour les non résidents.

Ce droit ouvert par la loi SRU concerne 5 millions de personnes à faibles revenus, bénéficiaires du RMI, de la CMUC ou de l'aide médicale d'Etat (AME), chômeurs, jeunes mais aussi travailleurs pauvres. Les bénéficiaires de la CMUC forment plus de 90% du total.

En mai 2004, un rapport de l'IGAS faisant la synthèse des bilans de la loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions, complétée sur ce point par la loi SRU, indiquait dans sa fiche 28 (voir en annexe n°2) qu'« il est permis d'affirmer actuellement que les dispositions de cette loi (complétées par la loi SRU) ne sont pas effectivement appliquées sur l'ensemble du territoire national. »

Cinq ans après le vote de la loi SRU, une enquête du Groupement des autorités organisatrices de transport (GART) effectuée en 2005 montre à la fois la multiplicité des réductions tarifaires, commerciales ou sociales, mais aussi la non application globale de l'article 123 de la loi SRU, tandis que le Conseil d'Etat a eu l'occasion de se prononcer par un arrêt du 6 février 2004 concernant le syndicat des transports d'Ile de France (STIF), imposant que la réduction s'applique à la Carte Orange, et pas seulement aux tickets ou carnets de tickets ; le tribunal administratif de Marseille s'est également prononcé à trois reprises en 2005 et 2006, sanctionnant le refus implicite de la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole d'instaurer le tarif réduit de la loi SRU puis rejetant la requête en référé tendant à suspendre le dispositif de réduction mis en place.

Le GART a saisi les ministres concernés pour soulever les difficultés rencontrées et demander la mise en place des solutions nécessaires (annexe n° 3).



Dans ce contexte, la mission confiée à l'IGAS et au CGPC a pour objet d'expertiser le dispositif en vigueur, d'entendre les collectivités locales et autorités organisatrices de transport, de relever les difficultés de tous ordres qui freinent ou empêchent la mise en œuvre de la loi, et de formuler des propositions tendant à la mise en œuvre effective de la loi SRU, et, le cas échéant, des propositions de réforme de ces dispositions.

Compte tenu de la demande des ministres, et du contenu de l'article 123 de la loi SRU, la mission a centré ses analyses sur les réductions tarifaires sociales dans les transports urbains de voyageurs, mais s'interrogeant aussi sur la question des non résidents, qu'ils soient périurbains, ruraux ou résidents d'une autre agglomération, visés explicitement par la loi.

Après des visites dans une dizaine d'agglomérations, de différentes tailles, pour entendre les élus et dirigeants des autorités organisatrices ou d'entreprises de transport urbain, et des rencontres avec les différentes administrations et organismes nationaux concernés, mais aussi avec des associations ou organisations de défense des publics en difficulté (liste des personnes rencontrées en annexe n°4), la mission, après un examen rapide de la situation en matière de tarification sociale, a analysé les difficultés d'application de l'article 123 de la loi SRU, qu'elles soient de nature technique ou administrative d'une part, de nature politique d'autre part.

Sur la base de ces analyses, la mission effectue ses recommandations qui visent à permettre l'application effective de cet article législatif, sans le modifier.

## **1. La situation en matière de tarification sociale dans les transports urbains de voyageurs**

### **1.1 Rappel sommaire de l'organisation administrative**

L'organisation administrative française en matière de transport collectif de voyageurs est régie par la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, dite LOTI.

#### ***1.1.1 Les autorités organisatrices de transport***

Selon la LOTI, les transports collectifs de voyageurs sont organisés par des « autorités organisatrices de transport », avec plusieurs niveaux de compétences :

- l'Etat, bien que rarement cité comme AOT, organise les transports collectifs d'intérêt national, c'est-à-dire les transports interrégionaux et internationaux, qu'ils soient ferroviaires (TGV, grandes lignes), aériens ou maritimes ;
- les régions sont compétentes pour les transports ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional (TER), qui peuvent aussi être organisés par mode routier (autocars), le plus souvent en substitution de lignes ferroviaires fermées.

La région Ile de France a une situation spécifique : le syndicat des transports (STIF) couvre l'ensemble de la région, situation unique, et était jusqu'à 2005 sous compétence de l'Etat ; passé sous compétence régionale, le STIF bénéficie cependant de financements d'Etat.

- Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) organisent les transports collectifs de voyageurs à l'intérieur de leur périmètre ; elles existent depuis 1973 et sont compétentes pour les agglomérations. Le transport peut être assuré par autocar, métro, tramway ou même train.
- Les départements sont compétents pour le transport scolaire d'une part, sauf en agglomération, et pour le transport non urbain et non d'intérêt régional. Il s'agit donc essentiellement du transport interurbain et rural, principalement par autocars. Les départements peuvent déléguer leur compétence à une commune, communauté de communes... dite autorité organisatrice de second rang.

#### ***1.1.2 Le périmètre de transport urbain, le plan de déplacement urbain et le versement transport***

La LOTI (articles 27 et suivants) a prévu des dispositions spécifiques pour les zones urbaines :

- Le périmètre de transport urbain (PTU) est créé à l'initiative du maire ou du président de la structure compétente ; le Préfet constate ce périmètre, ou le crée lorsqu'il s'agit d'une demande de plusieurs communes adjacentes. Le périmètre est donc défini sur une base volontaire, d'où des périmètres plus ou moins restreints ou

larges selon les contingences locales. Toutefois, les communautés urbaines et les communautés d'agglomérations ont obligatoirement la compétence transport, et le PTU correspond donc au périmètre de la communauté (articles 5215-20 et 5216-5 du CGCT).

- Le plan de déplacement urbain (PDU) est élaboré par l'autorité organisatrice des transports ; il définit, dans le PTU, les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement ; il doit être compatible avec le ou les schéma(s) de cohérence territoriale (SCOT) et la directive territoriale d'aménagement (DTA) le cas échéant. Le PDU a notamment pour objectif la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs, ainsi que des modes de déplacements alternatifs.
- Le versement transport (VT) est une contribution des entreprises de plus de 9 salariés, assise sur la masse salariale ( avec un taux plafond de 0,55% pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants, et de 1% au-dessus, ce taux pouvant être porté à 1,75% lors de la réalisation d'infrastructures lourdes, article L.2333-64 du CGCT) et collecté par l'URSSAF dans le périmètre de transports urbains. Il est versé à l'autorité organisatrice des transports urbains, pour le financement de ces transports, utiles ou nécessaires pour les salariés de ces entreprises. Le plafonnement du taux est d'ailleurs contesté par les AOTU de moins de 100 000 habitants, qui estiment ne pas avoir les moyens suffisants pour financer leur réseau.

Ainsi, le PTU, le PDU et le versement transport sont liés et s'appliquent sur le même territoire urbain.

## 1.2 La législation en matière de tarification sociale et la jurisprudence

### 1.2.1 *Le droit au transport consacré par la loi*

- La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)

Dès 1982, la LOTI, loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, consacrait un droit aux transports, en le liant aux conditions de coûts praticables par les collectivités :

*« Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans des conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité » (article 1<sup>er</sup>).*

*« La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public »(article 2).*

- La loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions

La loi n° 98-657 du 29 juillet 1998 réaffirme, dans son article 133, le principe d'un droit au transport :

*« Dans le cadre de la mise en œuvre du droit au transport, une concertation entre l'Etat, les régions, les départements, les communes, les associations pour l'emploi dans l'industrie et le commerce et les directeurs d'entreprise de transport sera engagée, dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, sur la mise en œuvre de mécanismes d'aide aux chômeurs en fin de droits et aux demandeurs d'emploi de moins de vingt-six ans leur permettant l'accès aux transports collectifs.*

*Le financement de ces mesures reposera sur la modulation des tarifs. »*

La loi cible ainsi deux types de publics : les chômeurs en fin de droits et les jeunes demandeurs d'emploi.

Elle misait sur une concertation entre tous les partenaires, mais sans préciser de cadre géographique ou juridique, et sans imposer une obligation de résultats.

Elle prévoit pour le financement des mécanismes d'aide, selon les termes de la loi, la modulation des tarifs ; cela suppose d'accroître les tarifs d'autres catégories d'usagers, ce qui est délicat, et peut s'avérer contre-productif commercialement.

En pratique, si la loi n'a guère eu d'effet direct – et s'il n'y a pas eu de grande concertation- elle a généré un mouvement de sensibilisation et favorisé l'adoption de tarifs sociaux, ou même de la gratuité, par de nombreuses AOTU.

- La loi SRU

L'article 123 de la loi SRU est ainsi rédigé :

*« Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L.861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50% ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur. »*

L'analyse de cet article est assez claire :

- Le champ : sont concernées les autorités organisatrices de « transport urbain de voyageurs » ; l'Etat (transports d'intérêt national), les conseils généraux (transports non urbains) et les conseils généraux (TER) ne le sont donc pas.
- Les personnes concernées : les personnes dont les ressources sont inférieures au plafond de la couverture médicale universelle complémentaire (CMUC), et « quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur ». Ce sont les conditions de ressources de la CMUC, mais non l'attribution effective de cette CMUC, certains n'y ayant d'ailleurs pas droit (étrangers en situation irrégulière) ; l'utilisateur peut résider dans le PTU, dans un autre PTU, ou hors tout PTU, donc en zone non urbaine, ce qui couvre aussi bien les zones rurales que les zones périurbaines.
- La réduction tarifaire : l'accès au transport doit être possible avec une réduction « d'au moins 50% », ou d'une aide « équivalente » qui peut être attribuée « sous toute autre forme », et par exemple sous forme de bons ou de chèques transport. La principale difficulté d'interprétation concerne les tarifs auxquels doit s'appliquer cette réduction, en particulier si ce sont déjà des tarifs réduits.

Cet article de loi se démarque clairement de la jurisprudence antérieure en matière de tarification de services publics ; d'une part, s'il était admis d'avoir des inégalités tarifaires dans les services publics administratifs depuis une trentaine d'années (arrêt Desnoyez et Chorques du Conseil d'Etat du 10 mai 1974), et plus récemment pour les écoles de musique

(arrêt du 29 décembre 1997) dans certaines conditions, il n'en était pas de même pour les services publics industriels et commerciaux, même largement subventionnés comme le sont les transports de voyageurs, où les différences tarifaires doivent être de nature commerciale, donc liées à des différences dans l'usage du service.

La loi SRU a ainsi non simplement autorisé, mais imposé une réduction tarifaire à des fins sociales.

Elle innove également dans la mesure où elle s'applique aux non-résidents de l'AOTU.

La loi SRU a donc expressément voulu une tarification sociale dans les transports urbains de voyageurs, que la jurisprudence rendait délicate, même si en pratique, de multiples aspects sociaux ont été mis en œuvre par les collectivités, sans que des recours en justice viennent les contrarier.

### ***1.2.2 La jurisprudence précise la portée de la loi SRU***

Le Conseil d'Etat a eu l'occasion de se prononcer sur ce dispositif de l'article 123 de la loi SRU, par un arrêt du 6 février 2004/ Association « La raison du plus faible », en l'occurrence contre une décision du Syndicat des transports d'Ile de France (STIF).

Le STIF avait délibéré le 7 décembre 2001 pour mettre en œuvre la réduction tarifaire de 50%, mais celle-ci ne s'appliquait qu'aux tickets vendus à l'unité ou par carnet.

Le Conseil d'Etat, saisi par l'association « La raison du plus faible », tout en appliquant un contrôle restreint, a estimé que le STIF avait commis une erreur manifeste d'appréciation en n'appliquant pas la réduction au principal titre de transport utilisé en Ile de France, à savoir la carte orange.

Cet arrêt nous éclaire sur la portée de la loi :

- Le choix des moyens est laissé à l'appréciation des AOTU : les dispositions de l'article 123 « *laissent aux autorités organisatrices de transports urbains le choix des moyens pour atteindre l'objectif de caractère social qu'elles poursuivent...* » Le CE applique ici un contrôle restreint, en se limitant à l'erreur manifeste d'appréciation.
- La loi n'impose pas que « *la réduction tarifaire... s'applique à toutes les formules tarifaires proposées aux usagers* » ;
- Et notamment, il n'y a pas d'obligation d'appliquer la réduction tarifaire aux formules tarifaires « *qui comportent déjà une réduction par rapport au tarif plein applicable.* »
- Mais le titre le plus utilisé (au moins) doit en bénéficier : « *Eu égard à l'importance que représente dans l'usage des transports en Ile de France la carte orange* »... « *et à la contribution que peut apporter à l'objectif de caractère social un accès abordable à ce titre de transport pour les personnes bénéficiant de faibles revenus...* » Le STIF avait de plus considéré à tort que les bénéficiaires de la CMUC ne pouvaient être des salariés bénéficiant de la carte orange, oubliant tous les « *travailleurs pauvres* ».

Soulignons aussi que le tribunal administratif de Marseille, saisi par l'« Association des familles pour le droit à une vie décente » a par deux fois en 2005 donné raison à cette association contre la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (CUMPM) ; par ordonnance du juge des référés du 20 juin 2005, le juge a suspendu la décision implicite de la CUMPM de refuser l'inscription à l'ordre du jour du conseil de la communauté de la mise en

œuvre de la réduction tarifaire de la loi du 13 décembre 2000 ; il a de plus « enjoint au président de la CUMPM d'inscrire à l'ordre du jour du conseil une délibération au sujet de cette disposition législative. »

Le juge des référés réitérait par ordonnance du 12 décembre 2005 en suspendant l'exécution de la délibération du conseil de la communauté du 10 octobre 2005, qui, décidant de lancer des négociations avec le GART et les ministères, constituait à nouveau un refus d'instaurer le tarif réduit ; le juge accordant un délai de trois mois pour prendre une délibération d'application de cet article 123 de la loi SRU.

La CUMPM a, par délibération du 13 février 2006, instauré une réduction tarifaire de 50% sur l'abonnement « 30 jours contrats » au prix de 20 euros. L'association a introduit d'une part une requête en référé suspension, d'autre part un recours en excès de pouvoir. Le juge des référés, par ordonnance du 6 avril 2006 a rejeté la requête en suspension pour défaut d'urgence. Le jugement sur le fond apportera des précisions complémentaires sur la marge d'appréciation des AOTU.

### 1.3 Un droit qui concerne près de 5 millions de personnes

C'est environ 8% de la population vivant en France qui est concernée par ce droit à une tarification sociale dans les transports urbains.

Le plafond de ressources de la CMUC est en 2006 de 598 euros pour une personne seule, montant majoré pour le conjoint (50%) et par enfant ; il ouvre ainsi des droits à un grand nombre de personnes ou familles modestes :

- Les effectifs de bénéficiaires de la CMUC, y compris les ayants-droit, s'élèvent fin 2005 à 4,7 millions, dont près de 600 000 outre-mer. 44% des bénéficiaires ont moins de 20 ans, pour seulement 4% ayant plus de 60 ans. L'ensemble de ces personnes sont éligibles de plein droit à la mesure sociale édictée par l'article 123 de la loi SRU.
- Les bénéficiaires de l'aide médicale d'Etat (AME), attribuée aux étrangers en situation irrégulière, sous la même condition de ressources que la CMUC, sont 180 000 fin 2005, dont 70% environ résident en Île de France.
- S'y ajoutent tous ceux et celles, qui, remplissant les conditions de ressources, n'ont cependant pas fait valoir leur droit à la CMUC, pour des raisons diverses (droit à une mutuelle, refus de l'assistance etc.), ou à l'AME (crainte de se faire répertorier etc.) et que l'on ne sait évaluer.

Au total donc, c'est près de 5 millions de personnes, ayant-droit compris, qui sont éligibles à la mesure sociale de l'article 123 de la loi SRU. Tous n'utilisent pas ce droit ; ainsi, en Île de France, c'est un peu moins de la moitié des bénéficiaires potentiels qui ont une carte solidarité transport, soit 400 000 sur 910 000.

Soulignons que le nombre de bénéficiaires du RMI est de 1,266 million, soit avec les ayant droit, près de 2,5 millions de personnes, qui sont déjà automatiquement inclus dans les effectifs de la CMUC indiqués ci-dessus.

Les effectifs de bénéficiaires du RMI représentent donc la moitié des bénéficiaires potentiels de la mesure de la loi SRU ; ceci provient du niveau de ressources du RMI ( 433,06 euros pour une personne seule en 2006) inférieur d'un tiers à celui de la CMUC. Les AOTU qui

pensent appliquer la loi SRU en attribuant la réduction aux bénéficiaires du RMI sont donc loin de la cible légale.

## 1.4 Les multiples tarifications sociales des AOTU

Le GART, groupement des autorités organisatrices de transport, a effectué une enquête en 2005 auprès de l'ensemble des autorités organisatrices adhérentes, qu'il s'agisse des AOTU, des départements pour les transports non urbains ou des régions pour les transports express régionaux, sur la tarification sociale dans les transports collectifs.

167 AOTU sur 256 ont répondu, soit 65%, (164 réponses exploitées), 81 départements (84%) et 22 régions (100%). Un extrait du rapport est joint en annexe n° 5.

Cette enquête est la seule source disponible sur l'ensemble des tarifications à vocation sociale pratiquées par les autorités organisatrices de transport. Malgré l'importance des données collectées, l'enquête trouve ses limites dans le fait qu'un tiers des AOTU n'a pas répondu. Il s'agit d'un recensement ; son analyse, et surtout l'établissement de synthèses, sont délicats, tant les politiques tarifaires sont diversifiées, et la constitution d'agrégats est susceptible d'effets simplificateurs, voire d'erreurs. Nous ne donnerons donc que peu de chiffres, et l'analyse est assez largement qualitative.

Au-delà de cette enquête, la mission s'est rendu sur une dizaine de territoires, pour y rencontrer les responsables des autorités organisatrices de transports urbains, élus et dirigeants, ainsi que le cas échéant des responsables d'entreprises exploitantes des réseaux.

L'échantillon retenu est diversifié ; il s'agissait pour la mission d'apprécier les diversités de situations locales, de mieux cerner les difficultés et attentes, les enjeux, les interactions entre AOTU aussi, comme dans le cas de la métropole lyonnaise.

Les territoires, couverts par un PTU, que la mission a visité, sont les suivants :

L'Île de France (STIF) ; Lyon ; Saint-Étienne ; Villefranche-sur-Saône ; Rennes ; Lorient ; Bordeaux ; Libourne ; Périgueux ; Dunkerque ; l'Ile de France est une situation particulière, puisque c'est la seule (et la plus importante) région couverte en totalité par un PTU.

### 1.4.1 Les tarifications sociales pratiquées par de nombreuses AOTU

Sur les 164 AOTU ayant répondu à l'enquête, outre six appliquant une gratuité totale, 146 appliquent un avantage tarifaire à au moins une catégorie de bénéficiaires dits sociaux :

- Les personnes âgées, cible sociale historique, datant de l'époque où les retraites étaient (très) faibles, dans 95% des AOTU, souvent sans condition de ressources
- Les personnes à mobilité réduite (PMR) dans 71% des AOTU
- Les demandeurs d'emploi et précaires dans 86% des AOTU

Encore faut-il distinguer la nature de l'avantage tarifaire (réduction, gratuité...), les titres de transport sur lesquels il s'applique (abonnement, carnet de tickets ou billets à l'unité...), ainsi que les conditions d'accès (résidence dans le PTU etc) et les modalités (réduction ou aide financière du CCAS par exemple).

Rappelons aussi que 35% des AOTU n'ont pas répondu à l'enquête, et qu'on peut penser que dans les non-réponses, les pourcentages de réduction tarifaire sont sans doute plus faibles que ceux indiqués ci-dessus (mais les six pratiquant la gratuité totale amélioreraient le pourcentage s'ils étaient pris en compte).

#### ***1.4.2 Les tarifications plus récentes en faveur des chômeurs ou des bénéficiaires du RMI***

Si historiquement, les avantages ont été accordés prioritairement aux personnes âgées, puis aux personnes à mobilité réduite, les chômeurs et précaires (bénéficiaires du RMI ...) ont été pris en compte assez massivement depuis une douzaine d'années, sous l'effet de la montée du chômage et de l'exclusion, et de la pression de comités de chômeurs et précaires.

Soulignons cependant que sur les 164 AOTU, le GART relève que douze n'accordent aucune réduction. A l'inverse, six appliquent une gratuité totale ; il s'agit en général de petites villes : Châteauroux, Compiègne, Figeac, Gap et Issoudun, ainsi que Chamonix (pour les seuls résidents).

#### ***1.4.3 Exemples d'une application quasi intégrale de l'article 123 : l'Île de France, Lyon et Dunkerque***

Dans le cadre de ses investigations, la mission a pu visiter trois territoires où l'article 123 est appliquée intégralement ou presque, quoique de façon différente :

- L'Île de France, avec le STIF, syndicat des transports de l'Île de France

En Île de France, le STIF (syndicat des transports d'Île-de-France) dans lequel l'Etat était majoritaire, avait mis en place avant la loi SRU, un dispositif d'aide aux personnes en difficulté sociale, résultant de la loi relative à la lutte contre les exclusions (cf. supra) sous la forme d'un chèque mobilité distribué par les conseils généraux. Il bénéficie à 300 000 ayant droit. Ce système est cofinancé par le STIF, la région Île-de-France et les départements. Le chèque mobilité permet à son titulaire d'acheter les billets ou forfaits de son choix.

Par ailleurs les bénéficiaires de la couverture médicale universelle complémentaire (CMUC) et de l'aide médicale d'État (AME) se voient attribuer sur leur demande, la Carte Solidarité Transport (CST). Elle permet à ses titulaires d'acheter des billets à tarif réduit et des forfaits hebdomadaires ou mensuels à 50 % du prix des Cartes Orange.

Dans sa séance du 30 juin 2006, le Conseil régional d'Île-de-France a inscrit dans son budget un crédit de 85 millions d'euros annuels, destinés à renforcer l'aide aux transports du public visé par l'article 123 de la loi SRU.



Ainsi en octobre 2006 le prix des forfaits hebdomadaires et mensuels sera divisé par deux et équivalra donc à 25 % du prix des forfaits Carte Orange hebdomadaires et mensuels. Bénéficieront également de cette mesure, les titulaires de l'allocation de solidarité spécifique (ASS) et de l'allocation de parents isolés.

À compter du 31 mars 2007, les personnes percevant le RMI pourront recevoir un titre de transport gratuit.

Ces mesures vont bien au delà des stipulations de l'article 123 concernant les personnes résidant à l'intérieur de la région francilienne où elles visent 1 050 000 personnes. Toutefois, elles ne règlent toujours pas la question de la réduction tarifaire de 50% prévue par l'article 123 de la loi SRU pour des publics similaires, donc éligibles, mais résidant hors de l'Île de France. Pourtant, c'est en Île de France, compte tenu de son attractivité en matière d'emploi, de services publics (services hospitaliers de pointe, par exemple), de loisirs, et de densité d'offre en transports publics et de financements de l'Etat, que la mesure prendrait le plus de sens. Soulignons cependant la faible proportion de ces déplacements au regard de la masse des déplacements franciliens quotidiens.

L'article 123 est donc appliqué pour l'essentiel en Île de France, mais il demeure la question des non résidents de l'Île de France.

- Dunkerque, avec la communauté urbaine (CUD)

La communauté urbaine de Dunkerque applique à tous les bénéficiaires de la CMUC, sur la base de l'attestation CMUC, une réduction de 50% minimum sur l'abonnement mensuel. Selon le quotient familial, comme pour l'ensemble des demandeurs d'emploi et précaires, la réduction peut atteindre 75 à 90%, sachant que le taux maximum comporte des restrictions horaires de circulation, afin d'éviter les heures de pointe.

Soulignons que pour les demandeurs d'emploi et précaires, trois niveaux de quotient familial ont été retenus, avec des taux de réduction de 75 à 90% pour les revenus les plus faibles, de 50 à 75% pour le niveau intermédiaire, et 25 à 50% pour le niveau un peu plus élevé (quotient familial compris entre 460 et 540 euros par mois en 2005).

Nous avons là l'exemple d'une AOTU qui utilise déjà fortement le critère de revenus, avec plusieurs tranches, tout en le combinant avec des critères de statut socio-économique.

- Le Grand Lyon, avec le SYTRAL syndicat des transports lyonnais

A Lyon, le nombre d'abonnés est de l'ordre de 200 000 (100 000 étudiants et scolaires, 30 000 personnes âgées non imposables, 80 000 autres tarifs sociaux et 50 000 à plein tarif) représentant les 2/3 des trajets en transport en commun (100 millions sur 150).

La politique sociale antérieure datait de 1998, et prenait en compte le statut des personnes : les personnes âgées non imposables, les bénéficiaires du RMI, les personnes handicapées, avec une convention avec les CCAS de l'agglomération pour la vente de tickets à moitié prix.

Par délibération du 10 mars 2005, le conseil syndical du SYTRAL a décidé, dans le cadre d'une refonte et d'une simplification de sa politique tarifaire, l'application de l'article 123 de la loi SRU à effet du 1<sup>er</sup> juin 2005.

Ainsi les personnes sous le plafond CMUC auront une réduction de 65% sur l'abonnement PASS PARTOUT S (soit un tarif de 15,80 euros).

L'estimation des pertes de recettes faites par le SYTRAL, ex ante, est de 270 à 440 000 euros pour l'année 2005, et 500 à 800 000 euros en année pleine ; avec, rappelons-le, un taux de réduction de 65% au lieu du minimum légal de 50%.

Ces coûts sont à rapporter au coût global estimé de la politique sociale du SYTRAL, soit 8,4 millions avant CMUC, et à l'ensemble des recettes des ventes qui s'élèvent à 115 millions d'euros.

L'ouverture du droit est accordé à toute personne titulaire d'une attestation de la CMUC, quel que soit son lieu de résidence.

La loi SRU est donc pleinement appliquée ; les responsables du SYTRAL nous ont indiqué ne pas réellement craindre la fraude sur l'attestation CMUC (mais serait heureux d'un dispositif de contrôle), et par ailleurs ne pas avoir eu connaissance de personnes sollicitant la réduction sans avoir l'attestation CMUC.

- L'estimation du coût de la mesure

L'estimation du coût est délicate, et dépend de multiples facteurs ; l'estimation la plus simple concerne la perte de recettes due à la réduction ; mais la perte est elle-même liée à l'ampleur de la politique sociale antérieure. Les effets induits seraient à prendre en compte.

A titre d'exemple, lorsque le syndicat des transports de l'agglomération du Creusot-Monceau les Mines a mis en place le dispositif SRU, il a estimé le coût nul compte tenu de l'ensemble des autres réductions déjà mises en œuvre.

En revanche, l'agglomération lilloise avait estimé en 2002 le coût de la mesure à 1,5 million, (pour un total de politique sociale de 10 millions), représentant 4% des recettes tarifaires.

Nous avons vu l'exemple ci-dessus de LYON où le coût estimé représente de 0,4 à 0,7% des recettes tarifaires, pour un taux de réduction de 65% ; ce qui signifie, avec le taux légal de 50% de réduction, sensiblement moins, entre le voisinage de l'équilibre et 0,3% sans doute. Les premiers résultats ne semblent pas infirmer ces estimations.

Au STIF, on estime la perte de recettes à 35/40 millions d'euros, soit environ 1,5% des l'ensemble des recettes qui sont de 2,8 milliards. Rappelons que le STIF vient de voter une enveloppe de 85 millions pour la politique de tarification sociale.

Même si les enjeux financiers comptent toujours, ces proportions ne paraissent pas constituer un obstacle majeur, surtout si la mise en œuvre de la loi SRU s'accompagne d'une refonte de la politique sociale, en cohérence avec la politique commerciale, et la volonté de développer l'usage des transports en commun.

Ajoutons que les AOTU qui se sont engagées dans cette politique réalisent des efforts allant au-delà de leurs obligations légales.

## 1.5 La position des associations de chômeurs et précaires

La mission a reçu trois des associations, qui ont été à l'origine de l'article 123, introduit par amendement gouvernemental pendant le débat parlementaire : La raison du plus faible, le mouvement national des chômeurs et précaires (MNCP) et le comité national de lutte et de défense des chômeurs - CGT. L'Association pour l'emploi, l'information et la solidarité (APEIS) n'a pas donné suite à notre proposition de rencontre.

- **La raison du plus faible** se revendique d'être une association modeste, et visant tout particulièrement un public très marginalisé, souvent sans domicile fixe et avait donc

souhaité qu'aucune référence de domicile ne soit réclamé. Par ailleurs, son président craint que les populations jeunes ne bénéficiant pas du RMI soient exclues de la mesure. Pour cette association, la première démarche est d'aider concrètement chaque personne à faire valoir ses droits. Dans ces conditions, « l'interopérabilité » n'est pas son sujet, même si son président comprend l'intérêt d'une application nationale de la mesure prévue par l'article 123.

- **Le MNCP** regroupe une quarantaine d'associations dans 17 régions . Ils ne séparent pas la question des transports de celle de l'emploi, de la santé et du logement. Ils agissent dans le cadre du concept de « maison de chômeurs » et travaillent sur l'accès aux droits en partenariat avec l'ANPE et les ASSEDIC. Ils interviennent dans l'économie solidaire et revendiquent la création de 600 emplois à ce titre.

Concernant les transports, ils soulignent la grande disparité tarifaire pour les populations en difficulté, entre les régions, au niveau des services publics régionaux de voyageurs. Ils considèrent que la recherche active d'un emploi coûte 400 € par mois aux intéressés. Ils revendiquent des chèques transports donnant accès à des titres pris en charge « plein pot » et soulignent que le milieu rural en l'absence de transports collectifs est très déshérité.

Pour eux le plafond de ressources de la CMUC est trop bas pour les gens qui sont à la recherche d'un emploi.

D'autre part ils demandent une véritable cohérence nationale au regard des disparités régionales, ils mettent en garde contre toute stigmatisation, ils ne sont pas demandeurs de la gratuité « car on ne responsabilise pas les gens ». Ils demandent une amélioration de la loi en direction des chômeurs et précaires en soulignant que les gens ne se limitent plus à des déplacements de proximité.

L'article 123 de la loi SRU est « une bonne mesure sociale mais elle est insuffisante comme mesure de retour à l'emploi ».

- **Le comité national de lutte et de défense des chômeurs-CGT**, considère que « toute avancée même minime est bonne à prendre » Pour son secrétaire général, la question de la cherté des transports est récurrente parmi les associations de chômeurs mais n'a jamais connu de bon aboutissement. Il constate une mosaïque de tarifications et de réductions peu lisible. Pour son organisation la revendication est la gratuité pour les chômeurs et précaires. Comme le MNCP, il souligne le niveau élevé (414€ mensuels) au regard de leurs ressources, pour les chômeurs, de la recherche d'un travail, alors que dans le même temps les salariés d'Île-de-France bénéficient d'une prise en charge de 50 % du coût de la Carte Orange par leur employeur. Il constate que les demandeurs d'emploi ont des obligations renforcées de manifester leur volonté de recherche d'un emploi, ce qui entraîne des dépenses accrues en matière de déplacements. Pour cette organisation, ce sont 5 millions de personnes qui sont concernées par une application intégrale de l'article 123 de la loi SRU. Le secrétaire général relève comme d'autres la difficulté de la notion de seuil, mais propose de le fixer au niveau du SMIC. Il se déclare « pas très favorable à une carte nationale stigmatisante » mais revendique un « droit national. » Pour financer le dispositif de gratuité proposé par son organisation, il suggère de mettre à contribution les entreprises. Parallèlement, il demande l'annulation de toutes les amendes dressées aux utilisateurs des transports en commun en difficulté sociale.

En conclusion il mentionne l'objectif de la CGT : la gratuité des transports pour tous les salariés.

S'il n'appartient pas à la mission de juger du bien-fondé de ces constats et revendications, il lui a semblé toutefois nécessaire de restituer brièvement ses entretiens dans leur diversité.

De ces rencontres, la mission a retiré le sentiment que, si la revendication de fond est la gratuité ou une forte réduction pour les transports, une bonne application générale de l'article 123 serait déjà considérée comme une avancée appréciable.

L'accent n'est pas mis particulièrement par ces organisations sur la question des non résidents de l'AOTU, qui est certes secondaire du point de vue du nombre de personnes concernées. Signalons cependant que ces organisations représentent davantage les grandes agglomérations, et notamment la région parisienne, où les évolutions en cours sont vues très positivement par nos interlocuteurs.

## **1.6 La mission ne retient pas l'hypothèse d'un « chèque transport » comme alternative à la réduction tarifaire**

L'article 123 de la loi SRU prévoit une réduction tarifaire d'au moins 50%, comme précisé plus haut, en ajoutant : ou « sous toute autre forme, d'une aide équivalente ». L'autre forme possible, avec de multiples variantes, est une aide directe, personnalisée, à chaque personne concernée, sous la forme d'un bon de transport, ou encore d'un « chèque transport ».

A cet égard, la mission a examiné les conclusions d'un précédent rapport IGAS/CGPC de 2004, relatif à la faisabilité d'un chèque transport en milieu rural.

### ***1.6.1 Rappel des conclusions de la mission relative au chèque transport en milieu rural.***

A la demande du CIADT du 3 septembre 2003, une mission IGAS/CGPC a examiné la faisabilité d'un chèque transport pour favoriser l'accès au transport en milieu rural. Le rapport d'octobre 2004 N° 2004-153 IGAS et 2004-0049-01 CGPC souligne que l'action sur la demande par un dispositif type chèque transport est inséparable d'une action sur l'offre, souvent déficiente en zone rurale. La mission suggérait la création d'un chèque transport, sur la base d'un dispositif universel du type des tickets restaurants ou des chèques vacances, tout en soulignant les conditions pour une viabilité économique d'un tel dispositif : outre l'action sur l'offre de transport en milieu rural, le chèque transport devrait bénéficier d'avantages fiscaux et/ou sociaux ; il ne pourrait être réservé au milieu rural (techniquement et surtout économiquement), et devrait donc être utilisable en milieu urbain, et être diffusable pour leur action sociale par des collectivités, des entreprises, des associations.

La présente mission devait donc logiquement examiner ces conclusions antérieures, afin de voir si l'application de l'article 123 pouvait s'effectuer, le cas échéant, sous cette forme plutôt que sous la forme classique de la réduction tarifaire, et si cette formule avait des chances d'être plus attractive pour les AOTU, et donc susceptibles de favoriser la pleine mise en œuvre de la loi SRU.

### ***1.6.2 Le caractère inadapté du chèque transport comme alternative à la réduction tarifaire***

Un dispositif du type « chèque transport » ne peut guère se présenter comme une alternative à la tarification sociale de la loi SRU pour plusieurs raisons de fond :

- attribuer des chèques transport à toutes les personnes sous condition de ressources (plafond de la CMUC) serait très lourd et complexe ; une diffusion systématique, qui suppose des fichiers complets régulièrement mis à jour, serait très coûteuse, sachant qu'une personne sur deux utilise aujourd'hui la tarification sociale, là où elle existe. A l'opposé, une distribution uniquement sur demande risquerait de limiter fortement son utilisation, et de ne pas répondre à l'objectif de la loi..
- le nombre de trajets est éminemment variable, selon la situation de la personne : travailleur pauvre avec des déplacements quotidiens, demandeur d'emploi ou personne âgée etc par exemple. Le bon calibrage du nombre de chèques transport serait impossible, là où la tarification sociale donne l'accès aux transports urbains selon les besoins des uns et des autres.
- la non utilisation de chèques transport, par les personnes n'en ayant pas besoin, se gère, sans paiement autre que les frais de gestion ; le risque d'utilisation par d'autres personnes est en revanche non négligeable, et le caractère nominatif des chèques, qui limite ce risque sans le supprimer, est coûteux en gestion.

### ***1.6.3 Le chèque transport peut être un complément utile pour l'aide aux publics en difficulté.***

En revanche, le chèque transport, s'il était généralisé et banalisé, pourrait être un complément attribué par les collectivités, les CCAS ou organismes sociaux, ou même les entreprises, à telle ou telle personne, ou même catégorie sociale, dont les besoins sociaux spécifiques seraient pris en compte (insertion, formation ou recherche d'emploi, personnes handicapées, jeunes, etc.).

En conclusion de cet examen, l'effet social dans le cadre de l'article 123 d'une réduction tarifaire, apparaît bien supérieur, et bien plus facile et sans doute moins coûteux à gérer pour les AOTU et leurs entreprises de transport ( qui peuvent traiter techniquement cette réduction comme une offre commerciale) que l'équivalent par un chèque transport, qui pourrait, en revanche, apporter un utile complément dans un certain nombre de situations spécifiques et plus individualisées.

La mission a donc écarté de ses analyses l'hypothèse d'une aide généralisée sous forme de chèques transport au profit de dispositifs de réductions tarifaires dans le cadre de l'application de l'article 123 de la loi SRU.

## 2. Les difficultés d'application de l'article 123 de la loi SRU

L'article 123 est diversement appliqué et nettement insuffisamment ; sa mise en œuvre se heurte à certaines difficultés techniques et administratives, mais aussi à des réticences de nature politique.

### 2.1 La diversité des situations révèle une application insuffisante de l'article 123

L'article 123 est diversement et insuffisamment appliqué ; sa mise en œuvre se heurte certes à certaines difficultés techniques ou administratives, mais aussi à des réticences d'ordre politique.

#### 2.1.1 De l'application intégrale à la non application

Selon l'enquête du GART (voir extraits en annexe n° 5), 33 AOTU (soit 20%) appliqueraient la réduction tarifaire prévue par l'article 123 de la loi SRU, parmi lesquelles, bien entendu, les six qui pratiquent la gratuité totale d'accès sur leurs transports collectifs. Toutefois, hormis cinq de ces six (Chamonix pratique la gratuité uniquement pour les résidents), et quelques cas exceptionnels comme Lyon, les non résidents ne sont cependant pas pris en compte. En outre, une dizaine de ces AOTU limitent l'accès au plafond de ressources de la CMU de base, plafond légèrement inférieur à celui de la CMU complémentaire (CMUC).

L'application intégrale de la loi concerne donc en réalité une dizaine d'autorités, soit 5 à 6% des AOTU.

Cependant, sans appliquer l'article 123, plus d'une centaine d'AOTU (soit de l'ordre des deux tiers) pratiquent des réductions de plus de 50%, allant fréquemment jusqu'à 80 voire 90% et même la gratuité, au profit des chômeurs et précaires. Cette gratuité ou ces réductions s'appliquent soit sur tel ou tel abonnement (mensuel, trimestriel ou annuel) ou sur les carnets de tickets, limitant dans certains cas l'usage de ces tarifs sociaux. Ils peuvent être réservées aux bénéficiaires du RMI, des contrats aidés (CES ou CEC en 2005), ou s'appliquer à l'ensemble des demandeurs d'emplois, éventuellement sous condition de non imposition.

Le taux de réduction peut donc être nettement supérieur au minimum prévu par la loi, mais en ne s'appliquant pas à la totalité de la cible légale. En général, on peut estimer, selon les expériences de passage à l'article 123, que ces AOTU couvrent de l'ordre de 60 à 70% des bénéficiaires potentiels avec leurs actuels tarifs, et de façon plus ou moins effective selon l'amplitude des titres de transport ouverts aux réductions, et aux conditions annexes posées pour l'ouverture du droit.

A l'autre bout de l'éventail, une quinzaine d'AOTU, soit de l'ordre de 10 %, appliquent des réductions limitées, inférieures à 50%, de 15 à 40% en général, sur des abonnements et/ou sur des tickets, tandis que 12 AOTU (soit 7%) n'appliquent aucune réduction tarifaire, et n'appliquent donc pas du tout l'article 123.

Rappelons que ces chiffres ne concernent que les AOTU ayant répondu à l'enquête du GART, soit les deux tiers environ. Il est probable que les AOTU qui n'ont pas répondu ne sont pas les plus ambitieuses en matière d'avantages sociaux.

### ***2.1.2 Les tarifications sociales recouvrent assez largement l'article 123***

Globalement, un cinquième des AOTU appliquent donc, approximativement, l'article 123, même si les non résidents sont le plus souvent exclus, tandis que de nombreuses autres AOTU, avec leurs différents tarifs sociaux, prennent également une partie importante de la « cible » de l'article 123, sur la base du statut socio-économique.

Les grandes agglomérations ont pour la plupart adopté ce type de réductions sociales, sous la pression des mouvements de chômeurs.

Mais cette tarification selon le statut socio-économique laisse de côté une fraction non négligeable de personnes en dehors, estimé de l'ordre de 30% à 40% de la cible de l'article 123.

Compte tenu du poids du STIF, ou de grosses AOTU comme Lyon, qui appliquent l'article 123, et des nombreux tarifs réduits ou gratuits pour les chômeurs et précaires, étudiants etc., ce sont de l'ordre de 70% des bénéficiaires potentiels qui peuvent disposer d'un tarif réduit, pour une part meilleur que celui prévu par la loi.

Ce qui laisse en moyenne de l'ordre de 30% d'exclus du dispositif légal. Il s'agit en particulier des travailleurs pauvres ; les salariés à temps partiel sont largement concernés, mais c'est le cas également de smicards chargés de famille par exemple. Ce qui est très préjudiciable en terme d'incitation au travail. Il faudrait également pondérer l'estimation par les restrictions d'accès ou d'usage liées à la diversité des titres de transport concernés et aux multiples conditions annexes.

En revanche, des demandeurs d'emploi bénéficiant d'un niveau d'indemnisation élevée, ou de revenus personnels ou familiaux importants, ou des retraités aisés, bénéficient malgré tout de réductions fortes, ou de la gratuité, chaque fois que l'AOTU n'a pas mis de condition de ressources, en ne prenant en compte que le statut social de la personne.

Le constat est donc que les tarifications sociales actuelles aboutissent de fait à prendre en compte une partie non négligeable de la cible légale, mais en laissant malgré tout un petit tiers sur le bord du chemin et dans une grande complexité, avec des inégalités importantes, et un effet désincitatif pour l'emploi.

### **2.1.3 De la logique du statut à une logique de revenus**

Une prise de conscience se fait jour cependant depuis quelques années dans les AOTU. Les mesures prises selon les statuts sociaux ne sont pas nécessairement les plus équitables, et la tendance nouvelle est assez nette de réserver les avantages sociaux à ceux qui en ont le plus besoin.

Ainsi, les retraités, qui globalement avaient des pensions faibles voire très faibles dans les années 70, ont vu leur situation moyenne s'améliorer fortement ensuite, notamment avec les revalorisations du minimum vieillesse et l'arrivée à la retraite de personnes ayant des carrières complètes. Aussi, des retraités peuvent avoir une situation financière meilleure que celle de nombreux actifs.

De même, parmi les chômeurs et précaires, l'écart de revenus est important, depuis le chômeur non indemnisé et le bénéficiaire du RMI jusqu'au cadre supérieur indemnisé.

Progressivement, des AOTU introduisent un critère de revenus, soit pour le substituer au critère de statut de la personne, soit pour combiner les deux types de critères, par exemple retraités sous condition de ressources ; c'est le cas le plus fréquent.

Les principaux niveaux de ressources utilisés sont :

- le critère de non imposition sur les revenus
- le SMIC ou quelquefois le RMI
- le niveau de ressources de la CMU, complémentaire ou non

Selon l'enquête du GART, un critère de ressources était introduit en 2004 sur des tarifs sociaux par 50% des AOTU s'agissant de demandeurs d'emploi, par 34% en ce qui concerne les personnes âgées, et par 20% s'agissant des personnes à mobilité réduite.

Pour les AOTU qui appliquent l'article 123, le critère de ressources est aussi le plus souvent complémentaire aux critères de statuts sociaux ; le basculement sur une logique des revenus est toujours délicat, car elle heurte des avantages « acquis ».

La prise en compte d'un tel critère de ressources peut cependant générer une difficulté sociale, inhérente à un tel critère : l'effet de seuil ; nous verrons plus loin la possibilité de le lisser.

Le critère de ressources génère également une difficulté technique pour son contrôle par les opérateurs. Ce point est central, il fait partie des freins à la mise en œuvre de la loi SRU, et l'Etat n'a pas fourni jusqu'ici les moyens de traiter cette question efficacement; nous y reviendrons ci-dessous.

## **2.2 Les difficultés techniques et administratives de mise en œuvre**

Une bonne partie des AOTU concernées demandent comme justificatif l'attestation de délivrance de la CMUC ; d'autres demandent en outre l'avis de non imposition, tandis que certaines font contrôler les ressources par le centre communal d'action sociale (CCAS). La résidence sur le territoire de l'AOTU est le plus souvent exigée.

En règle très générale, les AOTU délivrent une carte de réduction permettant la réduction tarifaire aux guichets de l'exploitant ; cette formule évite toute stigmatisation des personnes, la carte étant analogue aux autres titres de réduction. L'inconvénient est le coût d'émission de



la carte de réduction, qui doit comporter la photographie de la personne afin de limiter les fraudes, et la durée de validité ne pouvant dépasser une année pour tenir compte de l'évolution des situations.

### **2.2.1 La connaissance des publics concernés et le contrôle de leurs revenus**

La difficulté majeure pour l'application de l'article 123 est l'identification simple de l'ensemble des publics éligibles à cette mesure sociale quel que soit leur lieu de résidence ; les autorités organisatrices n'ont pas en général connaissance des revenus des personnes ou des foyers, et il ne nous paraît d'ailleurs pas souhaitable que cela change. En outre, la vérification individuelle des ressources déclarées serait une opération très lourde et coûteuse, voire impossible, en particulier pour les non résidents.

Pour autant, l'application de la loi nécessite que chaque AOTU, ou l'exploitant des transports urbains, puisse savoir qui est éligible.

- les bénéficiaires de la CMUC

La loi prévoyant que les personnes dont les ressources sont inférieures « *au plafond de ressources fixé en application de l'article L.861-1 du code de la sécurité sociale* », c'est-à-dire celui de la couverture médicale universelle complémentaire (CMUC), il va de soi que toutes les personnes, y compris leurs ayants droit, qui sont affiliés à la CMUC doivent pouvoir bénéficier de la réduction de l'article 123.

Pour autant, l'AOTU ne dispose pas, normalement, du fichier correspondant. Signalons toutefois que certaines caisses primaires d'assurance maladie (CPAM) ou caisses d'allocations familiales (CAF) pour les ressortissants du RMI transmettent des listes, s'agissant de l'attribution d'un avantage social légal.

Certaines AOTU font délivrer la carte de réduction par les CCAS qui ont en charge de vérifier la condition de ressources ; d'autres, comme à Lyon, prennent simplement l'attestation de la CMUC en cours de validité.

Certaines AOTU craignent les fraudes si elles acceptent l'attestation de CMUC, qui ne comporte pas de photo ; mais le STIF estime que la fraude a plutôt baissé en Île de France avec la mise en place de cette réduction pour les bas revenus. Le SYTRAL considère ce risque négligeable au regard des enjeux globaux, sociaux et financiers.

Rappelons que les bénéficiaires de la CMUC représentent plus de 90% du public éligible.

- les ressortissants de l'AME

L'aide médicale d'Etat (AME) est accordée sous le même plafond de ressources que la CMUC, mais aux étrangers ne disposant pas de titre de séjour régulier. Les AOTU ne disposent pas de fichier pour les bénéficiaires de l'AME, et l'accès de ces personnes à la réduction tarifaire provoque des débats au sein des AOTU. En pratique, peu de bénéficiaires potentiels de cette catégorie accèdent à cette réduction.

- Les personnes n'ayant sollicité ni CMUC, ni AME

Pour différentes raisons, certaines personnes ne sollicitent pas les droits auxquels elles peuvent prétendre. Ces raisons peuvent être subjectives (refus de l'assistance etc.) ou objectives ; ainsi certains salariés à revenus modestes pouvant prétendre à la CMUC bénéficient déjà d'une couverture complémentaire à un autre titre, comme ayant-droit sur la mutuelle du conjoint ou d'un parent par exemple, ou encore du fait d'un contrat de prévoyance souscrit collectivement par l'entreprise dans laquelle elle travaille.

Le recensement de ces personnes est délicat; les AOTU qui appliquent l'article 123 indiquent un phénomène marginal, ou même ne pas avoir connaissance de demandes de ce type ; d'autres indiquent renvoyer la personne à la CPAM pour une demande de CMUC, ou encore au CCAS pour examen des ressources.

La question de la vérification des ressources et de la connaissance de l'ensemble des bénéficiaires peut donc difficilement avoir une solution unique ; l'assiette fiscale, à supposer qu'elle soit accessible, n'intègre que les revenus fiscalisés, mais pas les prestations sociales. Les caisses d'allocations familiales (CAF) disposent des ressources pour une grande partie des familles, pour les bénéficiaires du RMI, de l'allocation pour adultes handicapés (AAH), mais il y aura toujours des manques non négligeables, et notamment parmi les personnes seules ou les couples sans enfant.

Rappelons que l'assiette des ressources de la CMUC prend non seulement en compte les revenus d'activité, mais aussi les prestations sociales. Précisons aussi qu'il s'agit des ressources de l'année civile précédente, l'exercice décalé étant le seul praticable techniquement, et pour permettre les vérifications nécessaires (croisement de fichiers etc). Seul le RMI fonctionne différemment, avec une assiette assise sur les ressources du trimestre précédent, mais il s'agit de très bas niveaux, ou d'absences de revenus.

**La mission souligne ( même si certaines AOTU ont su mettre en œuvre l'article 123 dans les conditions actuelles) la nécessité pour les AOTU de pouvoir accéder à une vérification simple et fiable de la condition de bénéficiaire de la CMUC, ce qui couvre l'essentiel de la cible légale.**

### ***2.2.2 Les non résidents de l'AOTU***

Au-delà de la question des ressources, la loi a prévu que le droit est ouvert « quel que soit le lieu de résidence » de la personne ; or, l'AOTU n'est compétente que dans son périmètre de transport urbain (PTU) et ne se préoccupait donc, au plan social, que des personnes résidant dans son périmètre jusque-là.

La loi SRU a donc innové en la matière : si les déplacements ont bien lieu dans le périmètre PTU, l'avantage social est accordé à des non résidents du PTU.

Pour bien comprendre les problèmes que cela pose, il est utile de distinguer trois catégories parmi les utilisateurs du réseau ne résidant pas à l'intérieur du PTU :

- les « péri-urbains »

Les résidents de communes voisines du territoire délimité par le PTU sont fréquemment utilisateurs de transport en commun de la ville centre ou de l'agglomération. Cette catégorie

est marginale lorsque le périmètre de l'AOTU est vaste, comme à Saint-Étienne (44 communes concernées et 400 000 habitants, englobant les zones péri-urbaines et même des zones rurales depuis une extension récente) ou dans le cas particulier de la région Ile de France avec le STIF. Elle peut en revanche être importante, en proportion, lorsque le périmètre du PTU est limité, comme c'est le cas parmi les AOTU visitées à Rennes, à Périgueux (une commune importante de l'agglomération n'en fait pas partie) ou Libourne (où le PTU se limite à la commune).

Nous reviendrons sur cette question au § 2.2.4.

- les « urbains » en déplacement dans une autre AOTU

Il s'agit d'une catégorie beaucoup plus limitée, mais qui mérite attention car ces déplacements peuvent être nécessités par des recherches d'emploi, ou des stages de formation par exemple. Certaines AOTU évoquent des déplacements pour des vacances, ce qui peut arriver pour des communes du littoral par exemple.

Le phénomène peut ne pas être anodin quand deux AOTU sont assez proches et font partie du même bassin économique. Il en est ainsi, par exemple, des AOTU de Villefranche-sur-Saône et de Saint-Étienne par rapport à Lyon. En effet de nombreux habitants de ces deux AOTU travaillent sur l'agglomération de Lyon ; c'est l'effet de la métropole lyonnaise, ces trois AOTU, et d'autres, sont d'ailleurs englobées dans la même directive territoriale d'aménagement (DTA) ; on retrouve dans cet exemple la question des zones péri-urbaines, mais couvertes par une autre AOTU.

La question de la coordination de l'offre de transport, et celle de la politique tarifaire, est d'ailleurs plus large, car des TER sont en jeu : la Région peut jouer le rôle de chef de file indispensable, face à la multiplicité des AOT.

- « les ruraux »

Des habitants des zones rurales ou faiblement urbanisées se rendent également en ville et utilisent les transports en commun urbains.

Sont concernées en particulier des zones rurales et une ville proche, comme par exemple le Beaujolais et l'agglomération de Villefranche-sur-Saône.

Selon les AOTU, et surtout selon la taille de leur PTU, l'une ou l'autre de ces catégories peut être prépondérante. Cependant, en approche globale, c'est la catégorie des péri-urbains qui est la plus importante, et qui surtout génère le nombre de déplacements le plus grand, la fréquence étant nettement plus élevée.

### **2.2.3 “L’interopérabilité”**

La question dite de « l'interopérabilité » mérite d'être examinée. Cette notion souvent mise en avant par le GART, et évoquée dans la lettre de mission recouvre la question des non résidents de l'AOTU : il s'agit de l'action réciproque entre deux AOTU pour mettre en œuvre la réduction tarifaire de l'article 123 afin de permettre aux résidents d'une autorité organisatrice d'en bénéficier chez l'autre AOTU, et réciproquement, avec, le cas échéant, compensation financière.

Cette question de l'interopérabilité n'apparaît pas essentielle au vu des analyses effectuées par la mission: nous avons vu que la part importante des non résidents, et plus encore de leurs déplacements en transports urbains (le gros volume correspond à des trajets quotidiens), provient des habitants péri-urbains (sauf pour le STIF et quelques vastes AOTU), pour lesquels il n'existe généralement pas d'AOTU, sauf cas particulier. Les transports non urbains du conseil général, ou les TER de la région, peuvent difficilement être mis sur le même plan de réciprocité.

Entre deux AOTU, la passation d'une convention pour organiser l'interopérabilité paraît excessive aux yeux de la mission, au regard des enjeux, sauf le cas particulier de deux AOTU très proches éventuellement. Les effets, y compris financiers, sont très certainement très limités pour chaque AOTU, si on les rapporte aux résidents de l'AOTU, et aux non résidents péri-urbains. La mesure de ces effets serait en outre très complexe.

En tout état de cause, la passation de conventions entre de multiples AOTU serait d'une lourdeur qui paraît inutile.

La question essentielle des périurbains amène à se pencher sur les périmètres de transport urbains.

#### ***2.2.4 Les périmètres de PTU souvent inadéquats et la multiplicité des autorités organisatrices***

Les PTU résultent de l'évolution progressive de la structuration des agglomérations, elles-mêmes soumises aux pesanteurs administratives, mais aussi aux enjeux politiques locaux. Pour ce qui concerne notre sujet, la mission a constaté une certaine inadéquation des PTU aux enjeux de déplacement dans les agglomérations ; ce n'est nullement une surprise.

Ainsi, à Rennes, près des deux tiers des habitants sont situés hors PTU, ce qui est considérable. Dans les villes de taille modeste, le PTU correspond souvent à la ville centre, comme à Libourne ; ou bien, comme à Périgueux, il manque une commune importante dans le PTU.

A Lyon, le PTU correspond au Grand Lyon, mais toute une zone péri-urbaine, dans l'agglomération au sens de l'INSEE, n'y est pas.

Inversement, comme il a été dit le PTU de Saint-Étienne couvre 44 communes et 400 000 habitants, débordant de l'agglomération sur les zones rurales.

Pour autant, et même si des cas comme l'agglomération de Rennes sont particuliers, l'analyse de la question est plus complexe que la simple affirmation « la commune, ou la communauté de communes, d'où viennent les non résidents du PTU doit payer pour assumer la réduction tarifaire de la loi SRU » ne le laisse supposer.

En effet, plusieurs éléments sont à prendre en compte : il est clair qu'une réduction tarifaire de 50% a un coût, qui peut même s'aggraver si des problèmes de capacité existent, notamment aux heures de pointe. Mais il s'agit d'un coût brut, qui peut être, au moins en partie, compensé par des accroissements de fréquentation (ou une baisse de la fraude, comme le souligne le STIF).

Au-delà, il faudrait analyser finement la localisation des emplois, des commerces et activités, générateurs de versements transport, de taxes professionnelles et foncières, ainsi que la localisation des charges des équipements de la ville centre d'une part, des communes de résidence (crèches, écoles...) d'autre part.

Le bilan global est donc certainement beaucoup plus nuancé.

Sur le fond également, la politique des agglomérations est de plus en plus de dissuader les périurbains de venir en voiture au centre ville, et donc de favoriser les transports en commun ; la réduction tarifaire de l'article 123 va pleinement dans ce sens.

Il n'appartient pas non plus à la mission de traiter l'ensemble de la problématique des PTU, qui, outre les questions d'agglomération qu'elle sous-tend, est nettement plus large que la question de l'article 123 ; soulignons simplement, par exemple, qu'une extension de PTU signifie certes un accroissement du versement transport (VT), mais aussi des extensions des lignes de transport en commun vers des zones moins denses que le centre, avec donc des coûts d'investissement et de fonctionnement élevés, d'autant que les banlieues résidentielles n'ont pas toujours des zones d'activité générant du VT de façon importante.

La mission indique donc simplement qu'à son sens, la question des non résidents périurbains ne justifie pas de réactions négatives comme on le rencontre dans la plupart des cas, même si des situations particulières peuvent nécessiter un suivi attentif.

Mais il est clair qu'un débat devrait avoir lieu sur la pertinence des PTU, et, corollaire, sur la multiplicité des autorités organisatrices de transport (AOT) dans et autour d'une agglomération : région, département(s), communes ou communautés de communes périurbaines dans certains cas, viennent s'ajouter à l'AOTU de l'agglomération centre.

La nécessité d'une politique cohérente de l'offre de transport, et de la politique tarifaire (type carte orange de la région parisienne) nécessite des évolutions dans lesquelles la Région apparaît comme le chef de file naturel.

### *2.2.5 Les coûts de gestion*

Différentes AOTU, et le GART, soulignent les coûts de gestion élevés pour l'édition d'un titre de transport, avec photo, et à durée limitée (un an maximum). Cette question ne doit pas être éludée, car il s'agit de concilier l'efficacité de l'utilisation des fonds publics avec la dimension sociale ; la mission y sera attentive dans ses propositions.

## **2.3 Les réticences politiques**

Au-delà des difficultés techniques ou administratives examinées ci-dessus, apparaissent clairement des réticences, de nature politique, qui expliquent bien davantage l'insuffisante mise en œuvre de l'article 123 de la loi SRU.

En effet, là où la volonté de l'appliquer existe, on a su surmonter ces difficultés, avec des procédures différentes, à Dunkerque ou à Lyon par exemple. Dans cette dernière agglomération, où la question des non résidents péri-urbains existe, la prise en compte de l'attestation CMUC a permis l'accès des non résidents à cette réduction tarifaire.

Les réticences de nature politique s'expliquent cependant par différentes causes.

### ***2.3.1 La loi SRU heurte le principe d'autonomie de la politique commerciale et sociale de l'AOTU***

Les AOTU sont pleinement autonomes et responsables de leur politique de transport et déplacements, s'agissant de compétences clairement décentralisées aux communes ou à leurs groupements, et ce depuis la loi sur les transports intérieurs de 1982 (LOTI). Dès lors, ces AOTU, et les collectivités qui les composent, considèrent que la politique commerciale d'une part, la politique sociale d'autre part, sont de leur ressort exclusif, d'autant qu'elles en assument les conséquences financières.

L'adoption de l'article 123 de la loi SRU, par amendement gouvernemental en cours de débat parlementaire, et sans concertation préalable, ne pouvait que heurter la sensibilité des responsables d'AOTU, qui, une fois de plus, voyait l'Etat leur imposer une nouvelle règle, modifiant leurs politiques commerciale et sociale, ayant des incidences financières, et sans contrepartie financière de sa part.

D'autant que cette logique des conditions de ressources, sans doute préférable du point de vue de l'équité sociale, vient percuter leur politique sociale traditionnelle, lié à un statut socio-économique (personnes âgées, chômeurs etc.) et la transition de l'une à l'autre n'est pas simple à mettre en œuvre et demande du temps.

### ***2.3.2 L'obligation légale en faveur des non résidents du PTU s'oppose au principe de territorialité***

L'introduction dans l'article 123 de la loi SRU de la clause « quel que soit le lieu de résidence » a généré une autre réticence forte, de principe : l'AOTU n'a pas à payer pour des non résidents de son PTU, estime-t-on localement. C'est la première fois en effet que les AOTU sont ainsi amenées, par la loi, à assumer une politique sociale, et son coût, pour des non résidents sur leur PTU.

Leurs tarifs sociaux ont effectivement toujours été réservés aux ressortissants de leur périmètre.

Soulignons cependant que la politique commerciale, elle, s'adresse aux résidents comme aux non résidents. Les tarifs commerciaux réduits, carnets de tickets ou abonnements, accessibles à tous, et donc également aux péri-urbains, sont aussi indirectement subventionnés, dans la mesure où les transports en commun bénéficient de fonds publics importants sans lesquels ils ne pourraient fonctionner.

### ***2.3.3 L'absence de compensation financière de l'Etat a constitué un frein, voire un alibi, à la non application de la mesure***

Pour les AOTU, la question de fond était simple : l'Etat nous impose une nouvelle règle, qu'il compense financièrement son coût !

Juridiquement, il n'y avait pas d'obligation de compensation financière de la part de l'Etat, puisqu'il ne s'agissait pas d'une décentralisation de compétence, mais d'une obligation juridique nouvelle. Le principe d'autonomie des collectivités territoriales ne fait pas obstacle à l'élaboration d'un cadre et de règles législatifs, et le Conseil d'Etat, dans son arrêt du 6 février

2004, a clairement souligné que l'AOTU, si elle avait une obligation de résultats, avait une liberté sur les moyens.

Seule l'Île de France, où le STIF était sous la tutelle de l'Etat, bénéficie d'une dotation de décentralisation, suite au transfert de compétence à la région par la loi du 13 août 2004.

Cette absence de compensation pour toutes les autres AOTU a manifestement été un frein, et sans doute même un alibi quelquefois, à la mise en œuvre de l'article 123, et même à l'étude de sa mise en œuvre.

L'enjeu financier ne semble pourtant pas majeur, en règle générale, et les exemples sont là pour le montrer, d'autant que nombre d'AOTU, qu'elles appliquent l'article 123, ou d'autres mesures sociales, vont souvent au-delà du minimum de 50% de réduction obligatoire pour certaines catégories de la population.

### ***2.3.4 L'absence de décret d'application***

Depuis plusieurs années, des AOTU estiment ne pas pouvoir appliquer l'article 123 en l'absence de décret d'application de cet article. Il est vrai que, pour une part, les règles d'application ne sont pas clairement précisées, et en particulier sur quels titres de transport la réduction tarifaire doit porter.

Formellement, la loi n'a pas prévu de décret d'application pour cet article, et l'article 123 était donc applicable juridiquement depuis la parution de la loi.

De plus, il était applicable techniquement, comme le montrent les AOTU qui en ont eu la volonté.

Enfin, il est paradoxal de trouver anormal que le législateur intervienne dans la politique sociale des AOTU, et de refuser que ce dernier laisse des marges d'appréciation ; d'ailleurs, l'article 123 indique clairement que la réduction doit être « d'au moins 50% » mais rajoute que l'intervention peut aussi apporter « sous toute autre forme une aide équivalente », montrant bien la marge laissée à l'AOTU.

Quant à savoir à quels titres de transport doit s'appliquer la réduction tarifaire, l'arrêt du Conseil d'Etat a indiqué clairement que tous les titres ne sont pas forcément concernés, mais que les plus utilisés doivent l'être, comme nous l'avons exposé au § 1.2.2. Cet arrêt date de deux ans et demi.

### 3. Les améliorations et adaptations pour une bonne application de la loi

Au terme de ses investigations relatives à l'article 123 de la loi SRU concernant les réductions tarifaires à caractère social dans les transports urbains, la mission effectue les recommandations suivantes :

- La loi est bonne dans son principe, elle est socialement juste, et elle est applicable juridiquement et techniquement ; aussi, la mission ne propose aucune modification de cet article 123 de la loi SRU.
- Un certain nombre de clarifications et garanties sont proposées ci-dessous pour permettre une bonne application concrète de ce dispositif, et notamment le nécessaire accès au fichier CMUC.
- Deux principes doivent guider la gestion de la mesure : l'efficacité de gestion, et la souplesse laissée aux AOTU
- Une relance politique, associant le GART, est souhaitable pour aboutir à une réelle application de la loi sur l'ensemble des AOTU, avec une évaluation des résultats.

#### 3.1 Clarifier la nature des titres de transport devant bénéficier de l'article 123

Parmi les difficultés relevées figure l'absence de précisions sur les titres de transport concernés par la réduction tarifaire. La mission souligne que la loi n'est pas entièrement contraignante pour les AOTU, comme l'a précisé le Conseil d'Etat dans son arrêt du 6 février 2004. Il n'est pas nécessaire en particulier que tous les titres de transport bénéficient de la réduction. Chaque AOTU dispose du choix des moyens pour atteindre l'objectif social fixé.

L'arrêt du Conseil d'Etat indique que les titres de transport très utilisés et attribués sans condition de nature sociale, comme la carte orange en Ile de France, doivent bénéficier de la réduction prévue. Dans ce contexte, la mission, en tenant compte du coût de gestion du dispositif, formule les recommandations suivantes :

- Prendre en compte prioritairement les abonnements

Les enjeux sociaux ne se situent pas principalement sur les déplacements occasionnels (qui peuvent être aidé spécifiquement : chèque transport etc.), mais bien davantage sur des transports plus fréquents, plusieurs fois par semaine, voire quotidiens.

Aussi, en tenant compte des coûts de gestion (établissement d'une carte avec photo en général, d'une durée pouvant atteindre un an), la mission recommande que la réduction tarifaire porte sur les abonnements de façon prioritaire ; abonnement mensuel en général, mais également hebdomadaire voire annuel le cas échéant sous réserve que son coût ne devienne pas dissuasif.

Sous réserve de vérifier que localement cet abonnement répond aux critères jurisprudentiels (importance du titre de transport, caractère social permettant l'accès au transport à un coût raisonnable), l'AOTU serait ainsi en règle au regard de la loi SRU. Cette autorité est bien sûr libre d'aller au-delà dans ses tarifs sociaux, s'agissant de la nature des titres de transport concernés ou du taux de réduction tarifaire.



- Eviter les réductions sur des cibles marginales et trop coûteuses et privilégier la logique du critère de revenus

La mise en œuvre de cette réduction de la loi SRU devrait être l'occasion pour les AOTU d'un véritable réexamen de leur politique sociale en matière d'accès au transport, en privilégiant la logique de revenus sur celle des statuts socio-économique; et surtout en évitant des réductions sur des cibles marginales qui peuvent être quelquefois fort coûteuses en gestion.

Cette remarque vaut aussi bien pour la réduction de l'article 123, par exemple si on l'applique à des billets vendus à l'unité, que pour l'attribution d'un avantage spécifique à une catégorie sociale limitée dont la composition est soumise à des variations fréquentes.

## 3.2 Mettre en place un dispositif de contrôle par accès au fichier CMUC

Il ressort des investigations de la mission la nécessité pour les AOTU de disposer de la possibilité d'un contrôle au niveau des ressources, sans avoir à les vérifier elles-mêmes. Cette nécessité est clairement affirmée par la mission, même si certaines AOTU, comme le SYTRAL à Lyon, s'en passent en utilisant l'attestation de la CMUC. Un dispositif de contrôle informatisé, à partir des bénéficiaires de la CMUC principalement est donc à mettre en œuvre. Il est à noter que la mission ne propose pas l'attribution sans demande des intéressés d'une telle réduction à tous les bénéficiaires potentiels (aucune AOTU ne le propose non plus). En effet, outre les coûts de gestion d'une diffusion systématique d'un titre de réduction, tout le monde n'en a pas l'utilité ; à peine un sur deux en Ile de France, où les transports en commun sont pourtant très développés.

### 3.2.1 Des enjeux majeurs pour une bonne gestion

La mission souligne en effet l'importance de plusieurs enjeux :

- Limiter les risques de fraude  
Il s'agit bien entendu de réduire les coûts et difficultés générés par la fraude, mais aussi de ne pas nuire à la crédibilité du dispositif
- Rassurer les AOTU qui ont des craintes à cet égard, et quelquefois s'en servent comme prétexte pour ne pas appliquer la loi
- Réduire les coûts de gestion des réductions sociales  
Ainsi, dans ce cas, la vérification des ressources par les CCAS, de façon manuelle et individuelle, serait beaucoup plus coûteuse alors que l'instruction et la vérification des ressources ont déjà été réalisées par une caisse d'assurance maladie. De même, l'examen des renouvellements de droits peut être simplifié.
- La simplification administrative et l'efficacité de gestion, tant pour l'utilisateur (pas de nouveau dossier identique à constituer...) que pour l'opérateur (suppression du dossier papier, réponse en temps réel...) sont des éléments de bonne gestion et de qualité de service pour l'utilisateur du service public

- La possibilité de lisser l'effet de seuil que produit tout plafond de ressources est aussi un enjeu majeur, qui déborde l'application de l'article 123, mais permettrait une politique sociale des AOTU plus diversifiée et équitable ; nous l'examinerons ci-dessous.

### **3.2.2 Un travail technique engagé à la demande du STIF**

Parallèlement à notre mission, la réflexion a débuté sur un tel dispositif, à la demande du STIF. Un groupe de travail a été constitué depuis novembre 2005 entre le STIF, la Direction de la Sécurité Sociale, la CNAMTS, ainsi que les autres caisses nationales d'assurance maladie CANAM et CCMSA.

La CNAMTS dispose d'un fichier national des bénéficiaires de la CMUC, mis en place sur la base d'un décret de 1996. L'utilisation d'un tel fichier à des fins sociales apparaît donc très tentante. Des accords ont déjà été trouvés, avec une validation par la commission informatique et liberté (CNIL) pour son utilisation par EDF, dans le cadre de ses obligations légales à l'égard des foyers modestes.

Le STIF, dont la présidence a échu au président de la Région Île de France en application de la loi de décentralisation d'août 2004, souhaite mettre en œuvre des réductions sociales graduées en fonction des ressources, en dessous et au-dessus (115%) du plafond CMUC, afin d'éviter l'effet de seuil. Dans ce but, le STIF a besoin de pouvoir consulter un fichier dérivé du fichier CNAMTS pour la CMUC, si possible enrichi des bénéficiaires CMUC relevant de la CANAM et de la CCMSA (10%) d'une part, des bénéficiaires de l'aide médicale d'Etat (AME) d'autre part, et contenant les informations nécessaires à la gestion de l'octroi de réductions tarifaires. Soulignons que le STIF sollicite la prise en compte dans ce fichier des bénéficiaires de l'AME, qui concerne les étrangers sans titre de séjour.

Les préoccupations du STIF sont :

- mettre en œuvre des réductions tarifaires dégressives selon plusieurs paliers de ressources des bénéficiaires, en dessous et au-dessus (115%) du plafond CMUC, afin d'éviter l'effet de seuil et graduer le taux de réduction ou la gratuité.
- Maîtriser le coût de la mesure (perte de recettes transport) en choisissant des seuils de délivrance des cartes ajustés aux capacités budgétaires
- Diminuer les coûts de gestion de la carte
- Contrôler les abus et les risques de fraude

Il ne s'agit pas d'un transfert global de fichier, mais de la mise en place d'un « portail » avec accès sécurisé, pour interroger ce fichier, pour un dossier ou un groupe de dossiers, pour des informations clairement délimitées, et bien évidemment sans la moindre information d'ordre médical.

La mission a encouragé clairement l'avancement de ce dossier, qui nécessite une habilitation législative. Elle regrette cependant que le GART n'ait pas encore été associé, pour intégrer aux demandes du STIF celles de l'ensemble des AOTU, grandes ou petites, qui auront également besoin d'accéder au futur dispositif.

### 3.2.3 *L'avancement du projet par la direction de la sécurité sociale.*

La direction de la sécurité sociale (DSS) a donc instruit cette demande du STIF, mais également d'autres dans la mesure où des données sur les ressources et les statuts des personnes ou foyers (familles, bénéficiaires du RMI, de l'AAH, allocation pour adultes handicapés, de l'API, allocation de parent isolé, minimum vieillesse, par exemple) existent soit à la CNAMTS, soit à la caisse nationale des allocations familiales (CNAF) ou à la caisse nationale d'assurance vieillesse (CNAVTS), sans oublier les autres régimes. Ces données sont souvent nécessaires pour l'octroi de prestations sociales ( y compris de tarifs réduits) par des collectivités ou services publics.

La DSS a ainsi élaboré un projet d'article nouveau du code de la sécurité sociale, un article L.115.2, à intégrer dans le projet de loi de simplification n°3, dont la rédaction ci-dessous est issue de l'examen fin juillet 2006 par le Conseil d'Etat :

*« Article L.115-2 : Les collectivités territoriales et les organismes chargés de la gestion d'un service public peuvent recueillir auprès des organismes de sécurité sociale chargés de la gestion d'un régime obligatoire de sécurité sociale des renseignements sur un de leurs ressortissants, avec l'accord de ce dernier et aux seules fins d'apprécier sa situation pour l'accès à des prestations sociales qu'ils délivrent.*

*La nature des informations et les conditions de cette communication sont fixées par un décret en Conseil d'Etat pris après avis de la commission nationale de l'informatique et des libertés. »*

La loi prévoira ainsi le principe de la transmission des informations, et le décret définira la nature des informations et les conditions de leur transmission.

Notons deux conditions mises à ces transmissions : l'accord du bénéficiaire d'une part, l'objet social exclusivement d'autre part.

L'idée est de renoncer à la transmission périodique de fichiers, lourde à organiser et qui nécessite des autorisations difficiles à obtenir, pour passer à un dispositif sécurisé d'accès électronique, du type « portail internet » avec accès par des personnes habilitées, permettant un système de questions/réponses, avec des informations plus fiables car obtenues en temps réel. Il s'agit donc d'un accès limité aux données, offrant un meilleur service aux usagers les plus modestes (suppression des demandes de pièces justificatives etc.) et un coût moindre pour les gestionnaires.

Les AOTU sont concernées par ce dispositif, mais aussi la RATP, la SNCF (tarif familles nombreuses, dont le coût est de 300 millions d'euros par an), et plus globalement les collectivités territoriales, ou encore EDF pour son tarif social.

Ce texte devrait être adopté à l'automne 2006, et la mission recommande la préparation rapide, en parallèle, du décret d'application, et du dispositif informatique, sur la base des études préalables menées suite à la demande du STIF. Ainsi, au cours de l'année 2007, ce portail devrait être opérationnel, et régler la principale question posée par les responsables des AOTU.

### 3.3 Prendre en compte l'ensemble des publics concernés

Pour appliquer pleinement l'article 123 de la loi SRU, les AOTU doivent prendre en compte l'ensemble des bénéficiaires potentiels. Mais aucune d'entre elles, à notre connaissance, n'envisage de distribuer automatiquement les titres de réduction. En effet, les personnes qui ont un droit potentiel n'en ont pas toutes l'usage : c'est le cas par exemple de retraités ou de personnes âgées, mais aussi de salariés qui travaillent à proximité de leur domicile. D'autres peuvent n'en avoir qu'un usage limité, ne justifiant pas la demande.

Ainsi, en Île de France, le STIF a délivré environ 400 000 cartes solidarité transport, soit moins de un bénéficiaire sur deux potentiels (800 000 bénéficiaires CMUC et 110 000 AME).

En pratique, l'attribution des titres de réduction s'effectuera sur demande. Cela ouvre certaines facilités de gestion.

- La connaissance facilitée de tous les bénéficiaires de la CMUC.

La mise en œuvre du portail informatique national précité permettra de vérifier la qualité de bénéficiaire de la CMUC, non seulement pour les ressortissants locaux, mais aussi quel que soit leur lieu de résidence en France. Ainsi, la vérification sera aussi simple pour un non résident de l'AOTU que pour un résident ; il n'y aura donc plus d'obstacle technique à les prendre en compte.

- L'appréciation des ressources des autres demandeurs par les CPAM ou CCAS.

Certaines personnes peuvent ne pas avoir sollicité la CMUC, ou l'AME, bien qu'elles en remplissent les conditions. Certaines personnes par exemple peuvent bénéficier d'une mutuelle ou prévoyance d'entreprise, ou d'une mutuelle couvrant la famille. D'autres n'ont jamais fait valoir leurs droits, n'en ayant pas eu besoin. Enfin, certains peuvent ne pas vouloir recourir à « l'assistance », même si le droit à l'accès aux soins est un droit fondamental.

Or la loi SRU prévoit qu'ont droit à la réduction les personnes qui remplissent les conditions de ressources de la CMUC, et non les seuls bénéficiaires de la CMUC. Les AOTU qui appliquent la loi SRU indiquent ne pas avoir été sollicitées pour de tels cas et estiment donc qu'ils sont marginaux. Quoiqu'il en soit, les AOTU disposent de la solution simple consistant à renvoyer ces personnes vers les CPAM pour faire apprécier leurs droits à la CMUC. Toutefois, il serait absurde pour la collectivité nationale, et pour l'Etat qui finance la mesure, d'ouvrir un droit à la CMUC pour quelqu'un qui n'en a pas besoin. Dans ce cas, l'AOTU pourra renvoyer au CCAS concerné le soin d'examiner si les ressources sont inférieures au plafond CMUC et d'en fournir une attestation le cas échéant.

- La question délicate des bénéficiaires de l'AME

S'agissant de personnes ou familles étrangères en situation irrégulière, la question est par nature délicate tant au niveau local qu'au niveau national.

La solution la plus simple techniquement serait identique à celle prévue pour la CMUC avec la création d'un portail. Ce pourrait d'ailleurs être le même. Toutefois, cela impliquerait la constitution d'un fichier national les concernant, par regroupement des fichiers existant dans les CPAM. Cela ne poserait pas de difficultés techniques particulières, et favoriserait d'ailleurs le contrôle pour éviter d'éventuelles affiliations multiples.

Cependant, la constitution d'un tel fichier, qui n'existe pas à ce jour, peut soulever d'autres questions, d'ordre politique notamment, qu'il n'appartient pas à la mission de traiter.

- Les non résidents traités comme les résidents de l'AOTU

Qu'il s'agisse de ressortissants de la CMUC, ou d'autres bénéficiaires, les procédures ci-dessus s'appliquent de la même façon aux non résidents qu'aux résidents de l'AOTU. C'est en particulier le cas pour la vérification de la qualité de bénéficiaire de la CMUC : l'interrogation du dispositif d'accès électronique sera identique, quel que soit le lieu de résidence.

Pour les non résidents non bénéficiaires de la CMUC, la vérification de la situation de la personne sera moins simple, la CPAM ou le CCAS locaux devant le cas échéant se retourner vers leurs homologues du lieu de résidence ; soulignons qu'il s'agit de cas très peu fréquents d'une part, et que la réduction tarifaire appliquée prioritairement aux abonnements devrait limiter la multiplicité de demandes marginales. En revanche, il est important de pouvoir prendre en compte une personne venant effectuer un stage de formation professionnelle de quelques semaines, ou venant prendre un contrat de travail à durée déterminée sans changement de résidence à court terme.

### **3.4 Mettre en place une évaluation des effets financiers, sociaux et sur la mobilité**

Les autorités organisatrices restent méfiantes sur les coûts, en terme de pertes de recettes principalement, ainsi qu'en terme de frais de gestion à titre complémentaire, de cette mise en œuvre de l'article 123. Au-delà de l'aspect financier, l'impact sur les déplacements des personnes à revenus modestes, et donc l'impact social, sont également importants à connaître.

- La délicate évaluation financière

L'impact est difficile à cerner, et s'inscrit dans l'ensemble de la politique tarifaire, sociale et commerciale de l'AOTU. Ainsi, comme il a été indiqué plus haut, le SYTRAL pour le Grand Lyon a évalué préalablement la perte de recettes due à l'introduction de l'application de l'article 123 au 1<sup>er</sup> juin 2005 dans une fourchette de 500 à 800 000 euros en année pleine, avec un taux de réduction tarifaire de 65 % (le minimum légal étant de 50%), soit de l'ordre de 0,4 à 0,7% des 115 millions d'euros de recettes tarifaires. Et donc sensiblement moins avec un taux de réduction de 50%, niveau de la loi SRU.

Les données ne sont pas encore disponibles pour évaluer les résultats, sachant qu'on a constaté une forte progression des ventes de ce « Pass Partout S » (+46% sur 5 mois) accompagnée de baisses des ventes de tickets à l'unité et d'abonnement plein tarif, dont une partie s'explique certainement par des transferts.

Cela n'est qu'un exemple. Il va de soi que les pertes de recettes tarifaires de chaque AOTU dépendent fortement de la politique tarifaire pré-existante, et en particulier des réductions à caractère social en vigueur. Les surcoûts de gestion dépendent eux aussi des situations existantes.

Même si l'Etat n'a pas en tant que tel à rentrer dans le débat d'une compensation financière, pour des raisons de principe évoquées ci-dessus, et si l'impact paraît limité au regard des

recettes d'ensemble, la mission recommande la mise en œuvre d'une évaluation nationale, sous maîtrise d'ouvrage du ministère chargé des transports, qui permettrait à tous les partenaires de connaître l'impact de cette mesure sur l'équilibre budgétaire des AOTU bien sûr, mais aussi sur les déplacements des personnes concernés et donc l'impact social.

➤ Le cas des PTU trop restreints

Nous avons vu que certains périmètres de transport urbains n'englobent pas la totalité de l'agglomération, comme à Rennes, Libourne ou Périgueux, dans l'échantillon visité. Les responsables de transports urbains y craignent particulièrement les surcoûts induits par l'article 123. Le nombre de non résidents dans le PTU y est proportionnellement plus élevé qu'ailleurs, et avec eux la perte de recettes que l'AOTU devrait assumer. En effet, les non résidents ne bénéficient habituellement que des réductions commerciales.

La pertinence des PTU relève de multiples facteurs, comme évoqué plus haut, et n'a pas à être traitée ici. Il faut cependant rappeler qu'un périmètre trop exigü génère des pertes potentielles de versement transport ou de subventions d'un côté, des économies sur les investissements et l'exploitation de l'autre. C'est donc un paramètre important dans l'équilibre économique de l'AOTU.

Toutefois, il pourrait être particulièrement judicieux d'effectuer l'évaluation indiquée ci-dessus sur certaines AOTU dont le périmètre n'est pas optimum.

➤ Définir la méthodologie d'évaluation

Complexe, cette évaluation nécessite une méthodologie très précise, qui doit être pleinement partagée par les acteurs concernés, faute de quoi les résultats seraient immédiatement contestés, et donc sans intérêt.

Cette méthodologie est donc à définir par le ministère des transports, avec participation du ministère de la santé et de la solidarité, en pleine concertation avec le GART, afin de pouvoir être mise en œuvre principalement sur des AOTU qui démarreront la mise en œuvre de l'article 123 ; ceci afin d'être sûr de disposer des données nécessaires au moment de l'évaluation.

Un comité de pilotage associant Direction des Transports Terrestres (DTT), Direction Générale de l'action sociale (DGAS) et GART serait judicieux.

A terme de trois à quatre ans, cela permettrait à l'ensemble des acteurs d'avoir une connaissance correcte de l'impact d'une telle mesure de politique sociale dans les transports urbains, avec les effets financiers bien sûr, mais aussi les effets en termes de déplacements (évolution du volume, transfert modal etc.), ainsi qu'en termes sociaux : mobilité des personnes à faibles ressources, effets sur la reprise de formation ou d'emploi etc.

### 3.5 Promouvoir une dynamique d'application de l'article 123.

Avec les garanties et outils mis en place, l'enjeu sera de promouvoir la mise en œuvre de l'article 123 par les AOTU ; ce sera le rôle du ministère des transports en premier lieu, mais aussi du GART. La mission préconise ci-dessous quelques propositions pour créer une dynamique nouvelle.

Toutefois, nous avons évoqué parmi les facteurs de blocage à la mise en œuvre de l'article 123, évoqués par des responsables d'AOTU, l'absence de décret d'application. Aussi, la mission est-elle amenée à se prononcer sur l'éventualité d'un tel décret.

#### ➤ L'inutilité d'un décret d'application de l'article 123

La question pour les AOTU est celle de la sécurisation juridique de leurs décisions en matière de politique sociale ; cela peut se comprendre.

La mission rappelle cependant deux aspects : la loi SRU n'a pas prévu de décret d'application sur cet article ; il n'y en a donc pas besoin sur le plan du droit.

De plus, la loi a voulu une certaine marge d'appréciation dans les modalités d'application par les AOTU, qui sont autonomes, et avec des situations et politiques tarifaires variées, dès lors qu'elles atteignent l'objectif social fixé par la loi. La jurisprudence du Conseil d'Etat a conforté cette appréciation.

Dès lors, la mission estime inutile et non justifiée la publication d'un décret, qui rigidifierait inévitablement la réglementation. Un décret en plus, c'est de la souplesse en moins pour les AOTU, la loi étant déjà suffisamment directive pour elles avec cet article 123. La bonne application de la loi, avec la souplesse et l'adaptation correspondant aux réalités locales, est de la responsabilité de chaque AOTU.

Ajoutons que l'insécurité juridique est plus que modeste pour les AOTU puisque l'on relève deux contentieux depuis la loi SRU, soit six ans, alors même que la majorité des AOTU n'appliquent pas ou partiellement cet article 123. L'argument n'est donc guère recevable.

#### ➤ Une circulaire marquant la volonté politique d'appliquer l'article 123

La mission estime nécessaire, après plusieurs années de silence et d'incertitude, que l'Etat affiche clairement sa volonté de voir cet article de la loi SRU, non modifié, pleinement appliqué par l'ensemble des AOTU.

Aussi, elle recommande la diffusion d'une circulaire des ministères concernés, adressée aux services déconcentrés, qui ferait le point sur l'état de l'application, la jurisprudence, le projet d'article du code de la sécurité sociale permettant le dispositif électronique d'accès appuyé sur le fichier CMUC, et ses possibilités d'utilisation, et demandant aux Préfets d'engager une concertation avec les responsables politiques des AOTU, en vue d'une pleine application en 2007-2008.

#### ➤ La diffusion d'un « mode d'emploi » ou « guide des bonnes pratiques »

La mission recommande l'élaboration, en partenariat entre le ministère chargé des transports, la DGAS, et le GART d'un outil pratique et concret, du type « Article 123, mode d'emploi » ou « guide des bonnes pratiques » faisant un état des lieux, y compris de la jurisprudence, donnant quelques exemples concrets d'application, et précisant les possibilités et modalités offertes par le futur « portail Internet » sécurisé.

- Mieux intégrer la dimension sociale dans la stratégie de développement des transports urbains

Ce guide pourrait souligner l'utilité de faire évoluer la politique sociale des AOTU, en intégrant le critère de revenus, et en précisant la possibilité, grâce au futur « portail Internet », de lisser l'effet de seuil, tout en affinant l'impact social et ses conséquences budgétaires, en différenciant les taux de réduction selon les niveaux de revenus.

Il s'agit bien de favoriser la pleine intégration de la dimension sociale dans une politique de développement des transports en commun dans une agglomération, et d'y favoriser la mobilité, l'accès à la formation, l'accès à l'emploi de tous, sans oublier l'accès aux commerces et aux loisirs.

Ce guide pourrait être diffusé par le GART auprès de l'ensemble des AOTU, ou même de l'ensemble des autorités organisatrices ; en effet, le dispositif d'accès pourra également être utilisé par les conseils régionaux ou généraux pour leur propre grille tarifaire sociale.



## Conclusion

L'article 123 de la loi SRU, instaurant une tarification sociale dans les transports urbains, obligatoire, est encore très insuffisamment appliqué par les autorités organisatrices de transports urbains. Si 20% environ appliquent la loi, hormis aux non résidents de leur périmètre de transport urbain, quelques autorités organisatrices l'appliquent malgré tout pleinement, prouvant qu'il est tout à fait possible de l'intégrer dans la politique sociale et commerciale.

D'autres AOTU, de l'ordre de 40 à 50%, sans appliquer l'article 123, ont mis en place des tarifs sociaux, pour les chômeurs, pour les bénéficiaires du RMI etc., allant même souvent au-delà des 50% de réduction prévue par la loi. De fait, elles couvrent ainsi la cible légale aux deux tiers environ par le biais de leurs différents tarifs en faveur des chômeurs et précaires, des étudiants, des familles etc.

Pour autant, sur les quelques cinq millions de bénéficiaires potentiels, un tiers environ en moyenne ne peuvent accéder à ce tarif réduit, et donc aux transports en commun à des coûts raisonnables. Mais la moyenne recouvre de fortes variations, puisque l'on va des AOTU qui pratiquent la gratuité totale des transports en commun pour tous aux 7 % qui n'appliquent aucune réduction.

Même s'il existait un certain nombre de difficultés administratives ou techniques, ainsi que, et sans doute surtout, des réticences d'ordre politique et financier, la loi est applicable en l'état.

Dans ces conditions, la mission ne propose aucune modification de l'article 123 de la loi SRU, y compris sur le point controversé des « non résidents » du périmètre des transports urbains, et considère inutile et injustifiée la prise d'un décret d'application. Elle estime en effet que la loi, bonne dans son principe pour permettre l'accès aux transports en commun urbains des publics défavorisés, peut et doit être appliquée pleinement et en lui laissant la souplesse de mise en oeuvre prévue par le législateur.

La mission recommande de ce fait une relance politique en vue de la généralisation de l'application de cette tarification sociale, et propose qu'elle s'applique prioritairement aux abonnements, pour des raisons d'efficacité sociale et de limitation des coûts de gestion.

Pour garantir une mise en oeuvre efficace et évitant les risques de fraude, la mission préconise la mise en place d'un nécessaire dispositif électronique d'accès adossé au fichier de la couverture maladie universelle complémentaire géré par la CNAMTS, intégrant les ressortissants de la CANAM et de la CCMSA, et permettant à chaque opérateur de vérifier la qualité de bénéficiaire de la CMUC, qui forme l'essentiel des usagers éligibles, quel que soit le lieu de résidence.

Un tel dispositif, étudié depuis plusieurs mois à la demande du syndicat des transports d'Île de France, sera rendu possible par une nouvelle disposition législative dans le code de la sécurité sociale ; un projet d'article L.115-2, a été préparé par la direction de la sécurité sociale, dans le cadre du projet de loi de simplification dont l'adoption est prévue cet automne, et devra être suivi d'un décret en conseil d'Etat, après avis de la CNIL ; ce texte donnera des possibilités d'utilisation des données détenues par les organismes de sécurité sociale par les collectivités territoriales, ainsi que par des organismes gérant un service public, dès lors que l'objectif est social, et ceci sans transfert de fichiers et de façon plus efficace et moins coûteuse.

Un tel dispositif sera pour les autorités organisatrices de transports urbains, et de façon plus large pour tous les gestionnaires de services publics, un outil pratique, efficace, et peu coûteux, permettant une politique sociale beaucoup plus fine, avec par exemple une graduation des taux de réduction selon différents niveaux de revenus, évitant ainsi l'effet de seuil au niveau du plafond de ressources de la CMUC.

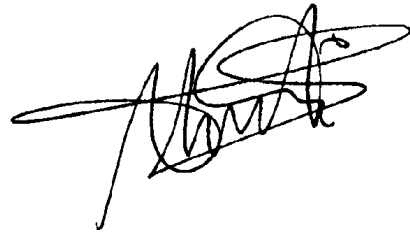
La mission recommande la mise en place très rapide, après la publication de la loi, du décret en conseil d'Etat, et du portail d'accès électronique sécurisé au fichier CMUC ; les travaux préparatoires sont à poursuivre activement, en prenant en compte les besoins futurs de l'ensemble des autorités organisatrices de transports.

La mission, en recommandant la pleine mise en œuvre de cet article 123 de la loi SRU, écarte cependant toute hypothèse de compensation financière de l'Etat, dans la mesure où il ne s'agit pas d'un transfert de compétence au sens de la décentralisation.

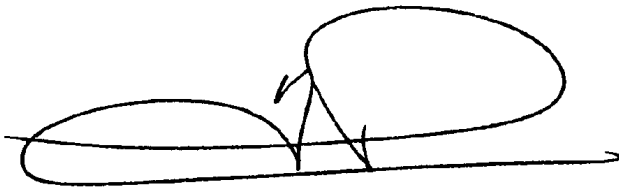
Elle préconise cependant une évaluation des effets, en termes de variations des volumes des déplacements, d'impacts sociaux et en termes financiers, y compris les effets induits, de l'application de cette tarification sociale, sur la base d'une méthodologie définie dès à présent avec le GART, afin d'éclairer l'ensemble des décideurs sur les conséquences de leur politique sociale ; un éclairage particulier serait judicieux dans les cas où les périmètres de transports urbains sont, pour des raisons multiples dépassant largement le cadre de cette mission, inadaptes par rapport aux périmètres réels des agglomérations concernés.



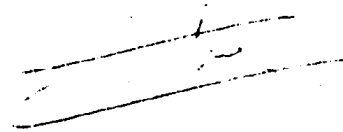
Daniel FEDOU



Alain LHOSTIS



Michel RAYMOND



Gérard SYLVESTRE

**ANNEXES**

## Liste des annexes

**Annexe n° 1** : lettre de mission

**Annexe n° 2** : extrait du rapport IGAS n° 2004 054, synthèse des bilans de la loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions (fiche n° 28)

**Annexe n° 3** : Lettres du président du GART aux ministres

**Annexe n° 4** : Liste des personnes rencontrées

**Annexe n° 5** : extrait enquête du GART sur la tarification sociale dans les transports collectifs (2005)

**Annexe 1 : Lettre de mission**

*Le Ministre de l'emploi,  
de la cohésion sociale et du logement*

*Le Ministre des transports, de l'équipement,  
du tourisme et de la mer*

-----  
*La Ministre déléguée  
à la cohésion sociale et à la parité*

*Paris, le* - 8 NOV. 2005

Madame la chef de service,  
Monsieur le Président,

Le coût des transports, pour les personnes en situation de fragilité sociale ou en voie d'insertion, est une préoccupation du Gouvernement.

La loi du 29 juillet 1998 a affirmé dans son article 33, le principe d'un « droit au transport » en précisant que la mise en œuvre de ce droit doit résulter d'«une concertation [entre] l'Etat, les régions, les départements, les communes, et les directeurs d'entreprise de transport », qu'il porterait « sur la mise en œuvre de mécanismes » spécifiés comme « la modulation des tarifs » et qu'il s'adresserait « aux chômeurs en fin de droits et aux demandeurs d'emploi de moins de vingt-six ans ».

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains n° 2000-1203 du 13 décembre 2000) a complété la mise en œuvre de ce droit en prévoyant qu'il devrait s'exercer « dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transports urbains de voyageurs », « pour les personnes dont les ressources sont inférieures au plafond (fixé pour bénéficier de la CMU » en précisant que « la réduction forfaitaire (doit être) d'au moins 50 % et s'appliquer quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur ».

.../...

Madame Marie-Caroline BONNET-GALZY  
Chef de service  
Inspection générale des affaires sociales (IGAS)  
25-27, rue d'Astorg  
75008 PARIS

Monsieur Claude MARTINAND  
Vice-président  
Conseil général des Ponts-et-Chaussées  
Tour Pascal B  
92055 LA DEFENSE Cedex

L'application effective des dispositions de l'article 123 de la loi de solidarité de renouvellement urbain pose un certain nombre de difficultés qui sont notamment soulevées par le Groupement des autorités responsables de transports publics (GART). Une série de blocages d'ordre financier, juridique et technique, tels que la consultation de fichiers et la charge de travail induite, entrave la pleine effectivité de l'article 123.

L'interopérabilité également prévue par la loi est un autre sujet qui n'a pu trouver de dispositif d'application. Un groupe de travail réunissant les administrations concernées, les associations d'usagers et les autorités organisatrices de transport a été réuni, en avril dernier, à l'initiative du ministère des transports. Si chacun s'accorde sur les constats, il n'apparaît pas de solution rapide de nature à améliorer l'application de la loi.

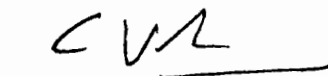
C'est pourquoi, les ministres ont décidé de confier une mission conjointe à l'IGAS et au Conseil général et Ponts et Chaussées (CGPC) aux fins d'expertiser le dispositif en vigueur et de relever les difficultés dénoncées par les différents acteurs, de formuler des propositions tendant à la mise en œuvre effective des dispositions actuelles de la SRU et s'il en était besoin de formuler des propositions de réforme de ces mêmes dispositions.

Cette mission d'étude et de propositions devra s'attacher à recueillir les expertises et avis des autorités de transport et des collectivités territoriales. La durée de la mission confiée à l'IGAS (CGPC) conjointement avec le CGPC (IGAS) n'excédera pas six mois. Vous voudrez bien me remettre votre rapport final avant le 1<sup>er</sup> février 2006.

En vous remerciant d'accepter cette mission, nous vous prions de croire, Madame le Chef de l'Inspection générale, Monsieur le Président, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Jean-Louis BORLOO



Catherine VAUTRIN



Dominique PERBEN

**Annexe 2 : Extrait du rapport IGAS n° 2004 054, synthèse  
des bilans de la loi d'orientation relative à la lutte contre les  
exclusions (fiche n° 28)**

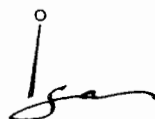


**SYNTHESE DES BILANS DE  
LA LOI D'ORIENTATION DU  
29 JUILLET 1998  
RELATIVE A LA LUTTE CONTRE  
LES EXCLUSIONS**

*Rapport présenté par :*

*Maryse FOURCADE, Valérie JESKE et Pierre NAVES*

*Membres de l'Inspection générale des affaires sociales*



*Rapport n° 2004 054  
Mai 2004*

## FICHE 28 : LES REDUCTIONS DE TARIFS DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

### PRESENTATION DU TYPE D'ACTION

Le coût des transports pose des problèmes aux personnes pauvres. Pour y remédier, les bénéficiaires du minimum vieillesse bénéficient par exemple de la gratuité dans les transports collectifs des principales agglomérations.

La loi du 29 juillet 1998 a affirmé dans son art. 133, le principe d'un « droit au transport » en précisant cependant à la suite que la mise en œuvre ce droit doit :

- résulter d'« une concertation<sup>7</sup> (entre) l'Etat, les régions, les départements, les communes, ... et les directeurs d'entreprise de transport ... ». La loi précise en effet qu'il s'agit de « permettre l'accès aux transports collectifs »
- porter « sur la mise en œuvre de mécanismes » spécifiés dans un autre alinéa comme « la modulation des tarifs »
- s'adresser « aux chômeurs en fin de droits et aux demandeurs d'emploi de moins de vingt-six ans »

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains ; loi n°2000-1203 du 13 décembre 2000) a complété la mise en œuvre de ce droit :

- « dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transports urbains de voyageurs »
- « pour les personnes dont les ressources sont inférieures au plafond (fixé pour bénéficier de la CMU) »
- en précisant que « la réduction tarifaire (doit être) d'au moins 50% ... et s'appliquer quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur »

Le PNAI 2001-2003 présentait un indicateur d'accès aux transports (la distance à pied d'un arrêt de transport) mais aucun n'a été retenu dans le PNAI 2003-2005.

Le PNLE comporte un fiche « favoriser une harmonisation tarifaire des conditions d'accès aux tarifs réduits » mais ne mentionne pas les tarifs de transports dans ses énumérations

### DISPOSITIFS DE MISE EN ŒUVRE

Les réductions tarifaires, sont:

- variables selon les agglomérations : certaines appliquaient, avant même la loi du 29 juillet 1998 et la loi SRU des réductions correspondant à ce que ces lois ont rendu obligatoire. En région Ile-de-France un système de « chèques mobilité » a été mis en place en février 1998 ; il a été complété en avril 2001 par la carte « Transition » en faveur des jeunes suivant le programme d'insertion TRACE et en décembre 2001 par la « carte solidarité transport » (dont les avantages sont décrits ci-après à la rubrique « autres éléments de bilan »)

<sup>7</sup> la loi indique que cette concertation doit être « engagée dans un délai de six mois après la promulgation de la loi ... » mais n'apporte pas d'autre précision

- appliquées aussi par la SNCF (une convention du 10 juillet 2000 entre l'ANPE et la SNCF) précise des modalités pouvant aller jusqu'à la gratuité

## ELEMENTS DE BILAN ACTUALISES

### - dans des rapports (ou études) « officiels » :

Les rapports d'évaluation de l'IGAS (juin 2000 ; novembre 2002 et mars 2003) n'ont pas fait d'observation sur la mise en œuvre de ce droit. Il en est de même dans le rapport du CES (juin 2003).

Le bilan pour le conseil des ministres du 13 septembre 2000 présente de nombreuses informations dans sa fiche « favoriser l'accès des demandeurs d'emploi aux transports » ; mais elles permettent mal d'apprécier de façon fiable la qualité de la mise en œuvre de la loi :

- en Ile-de-France un important effort semble être réalisé : ce bilan mentionne un accroissement de l'effort financier de 177 millions de F (en 1998) à 216 millions de F (en 1999) et détaille les modalités pratiques qui permettent aux diverses catégories de bénéficiaires de profiter de ce droit
- dans les agglomérations de province : la loi semble correctement appliquée dans 40% des cas (avec des différences de pourcentages de réduction et de catégories de personnes) mais il n'est rien dit des autres agglomérations

### - l'association « la raison du plus faible » a réalisé deux études :

- une étude en 1998-99 portant sur 26 agglomérations qui constate que 24 d'entre-elles appliquent le texte de la loi de lutte contre les exclusions, mais qui regrette que des personnes pauvres restent souvent exclues des modalités de réduction tarifaire
- une étude conduite en début 2004 qui conclut à la non application des dispositions plus favorables introduites par la loi SRU à l'exception d'une agglomération de province (Metz) et de l'Ile de France

### - autres éléments de bilans

#### En Ile-de-France :

Un arrêt du Conseil d'Etat (du 6 février 2004) a donné partiellement raison à l'association « La raison du plus faible » qui avait déposé un recours contre la décision du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)<sup>8</sup>, autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Le fondement de ce recours était que la réduction offerte par la Carte Solidarité Transport ne s'appliquait qu'au billet et non à l'ensemble des titres dont les abonnements, notamment le coupon mensuel de la carte Orange.

<sup>8</sup> Le STIF a d'ailleurs mis en place, à la mi 2002, un groupe de travail « tarification ». Sa mission est d'établir un bilan de la tarification des transports publics en Ile-de-France, y compris de la tarification sociale, et de faire toutes les propositions utiles

### Hors Ile-de-France :

Selon une enquête du GART (groupement des autorités responsables de transports), seules trois autorités organisatrices de transports (Pau, Dijon et Evreux) appliquaient stricto sensu les critères d'attribution de la réduction prévus par l'article 123 de la loi SRU.

Néanmoins, 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. Ainsi, ces autorités organisatrices accordent :

- aux demandeurs d'emplois : des tarifs réduits (36,5% des cas) ; la gratuité (36,5% des cas)
- aux allocataires du RMI : 30% des tarifs réduits (30% des cas) ; la gratuité (31% des cas)

Ces dispositifs sont extrêmement divers et les modalités de recensement des personnes spécifiquement visées par l'article 123 sont en outre relativement complexes.

### Quelles que soient les agglomérations

La direction des transports terrestres (du ministère de l'équipement) constate que le principe d'interopérabilité également prévu par l'article 123 n'est pas mis en œuvre, tant par le STIF vis-à-vis des autres autorités organisatrices 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

## **PROPOSITIONS D'AMELIORATION**

Les propositions recensées concernent :

- le contrôle de l'application effective de la loi de lutte contre les exclusions, complétée par la loi SRU
- les problèmes rencontrés par les personnes en difficultés et qui résident hors agglomération urbaine<sup>9</sup>
- les problèmes rencontrés par des personnes en zone urbaine en raison de la localisation de leur domicile ou de leur lieu de travail situé loin d'un transport collectif et/ou de leurs horaires (par exemple : prise de poste très matinale)

La direction des transports terrestre estime que la précision introduite par la loi SRU d'appliquer la réduction tarifaire « *quel que soit le lieu de résidence* » apparaît à l'usage assez facile à mettre en œuvre pour l'agglomération de résidence des bénéficiaires mais techniquement beaucoup plus difficile en cas de déplacement en transport urbain hors de cette agglomération, sauf à créer un mécanisme de compensation financière assez lourd à gérer<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> une mission d'étude a été confiée au 1<sup>er</sup> trimestre 2004 à l'IGAS sur cette question

<sup>10</sup> création d'un dispositif de gestion nationale des ayants-droits susceptible en outre de générer la mise en place d'un mécanisme de compensation financière à la charge de l'Etat ; mais (voir fiche n°27) le « chèque d'accompagnement personnalisé » pourrait éviter d'avoir recours à un tel mécanisme

## INDICATEURS DE MISE EN ŒUVRE

### Montant de la compensation financière versée par l'Etat à la SNCF

Le montant de la subvention versée par l'Etat, au titre des tarifs sociaux (ce qui est donc différent des dispositions de la loi du 29 juillet 1998 et de la loi SRU), a été reconduite chaque année en francs/euros courants depuis 1997 pour un montant d'environ : 295 millions d'euros/an :

- de 1997 à 2001 : ce montant a été intégralement versé à la SNCF ;
- depuis 2002 (en raison du transfert aux régions de l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs) environ 180 millions d'euros sont versés aux régions et 115 millions à la SNCF pour les « grandes lignes ».

Nombre d'agglomérations appliquant les dispositions de la loi SRU (voir les informations fournies à la rubrique « éléments de bilan actualisés ») : 4 (les 3 recensées par le GART + 1 par l'association « la raison du plus faible »)

## COMMENTAIRE GENERAL

Le droit au transport peut paraître comme un « droit mineur » en comparaison par exemple du « droit au logement ». Alors que la loi du 29 juillet 1998 puis la loi SRU y ont consacré chacune un article, les problèmes de transports des personnes en difficulté ne sont que très rarement évoqués. Pourtant l'Etat verse une importante compensation financière à la SNCF et des initiatives multiples des collectivités territoriales traduisent concrètement les principes énoncés dans la loi du 29 juillet 1993. Mais ces dispositifs sont mal recensés et il est donc possible d'affirmer actuellement que les dispositions de cette loi (complétées par la loi SRU) ne sont pas effectivement appliquées sur l'ensemble du territoire national.

Or, les conditions dans lesquelles des membres de ménages aux ressources très faibles peuvent se déplacer sont particulièrement importantes :

- en terme de qualité de vie : des temps de transport excessifs ont un retentissement sur la santé et/ou les relations familiales ; des coûts élevés de transport « assignent (de fait) à résidence » ces personnes
- en terme d'accès à l'emploi : les initiatives palliatives de structures d'insertion qui consistent dans des prêts de motocyclettes en font la démonstration

Très peu d'études ont, jusqu'à présent, été consacrées aux conditions concrètes de transport des personnes en difficulté. Ceci est d'autant plus frappant par comparaison avec la quantité d'analyses consacrées aux conditions matérielles de dessertes des quartiers prioritaires de la politique de la ville ou d'enclavement routier des zones rurales.

**Annexe 3 : Lettres du président du GART aux ministres**

Paris, le 19 octobre 2004

Monsieur Gilles de Robien  
Ministre de l'Équipement, des Transports et de  
l'Aménagement du Territoire  
246, boulevard Saint-Germain  
75700 PARIS

Monsieur le Ministre,

L'article 123 de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain 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.

Cependant, les autorités organisatrices rencontrent des difficultés dans la mise en œuvre de la loi :

- le recensement fiable et exhaustif des personnes visées par l'article 123,
- la mise en œuvre du principe d'interopérabilité.

Des travaux entre vos services, le STIF et le GART entrepris en 2001 ont permis de faire avancer ce dossier, sans pour autant le faire aboutir définitivement.

Régulièrement, des questions parlementaires vous sont adressées et les services du GART sont sollicités par les autorités organisatrices de transport urbain pour connaître l'état d'avancement de ce dossier et les modalités de mise en œuvre de cet article.

Le ministère de l'Équipement, des Transports et de l'Aménagement du Territoire, annonce n'être pas opposé à une évolution de l'article 123 simplifiant sa mise en œuvre et donnant pleine et entière responsabilité des autorités organisatrices, dans le cadre des compétences que l'article 7-III de la LOTI leur confère.

Aussi, le GART qui s'est toujours prononcé très clairement pour la mise en œuvre effective du droit au transport, demande l'engagement de nouveaux travaux de réflexion pour rendre effective l'évolution et l'application de cet article.

Nous vous remercions de votre bienveillante attention, et vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

*Sin amicalment*

Le Président du GART,



Michel DESTOT

Paris, le 11 mai 2005

Monsieur Jean-Louis BORLOO  
Ministre de l'Emploi, du Travail et de la  
Cohésion sociale  
127 rue de Grenelle  
75700 PARIS

Nos réf : ChD/IR – 2005 – 19-01  
Dossier suivi par : Isabelle Rovira

Monsieur le Ministre,

Quatre ans après l'entrée en vigueur de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, les élus responsables de transport rassemblés au sein du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) sont toujours confrontés à des difficultés de mise en œuvre concrète de son article 123.

Cet article impose aux réseaux urbains de transport de faire bénéficier les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures à un plafond de revenu fixé en application de l'article L 861-1 du code de la sécurité sociale, d'une réduction tarifaire d'au moins 50% ou de leur proposer une « autre forme d'aide équivalente », et ce quel que soit leur lieu de résidence.

Le GART a toujours été favorable à la mise en œuvre du « droit au transport » déjà affirmé dans l'article 2 de la LOTI et, soucieux de faire des transports un des outils de la politique sociale, estime que le tarif dit « social » doit permettre l'accessibilité du service à tous.

Depuis quatre ans, les autorités organisatrices de transport urbain sont confrontées à la difficulté d'identification des bénéficiaires de l'article 123 de la loi SRU et ont, à maintes reprises, sollicité l'appui du gouvernement pour en faciliter l'application, notamment par la création d'une carte d'identification nationale, mais sans résultats.

Aujourd'hui en Ile-de-France, les bénéficiaires potentiels fournissent une copie de leur attestation de carte Vitale. Mais d'après le STIF, ce dispositif a engendré une fraude excessive et incontrôlable. Un tel dispositif s'avérerait donc extrêmement coûteux pour les autorités organisatrices hors Ile-de-France, d'autant que des tarifs sociaux y sont souvent déjà pratiqués, quelquefois même au-delà des obligations de la loi.



L'interrogation des élus responsables de transport porte donc sur les **modalités d'identification des bénéficiaires de l'article 123 de la loi SRU**. A cet égard, le GART sollicite l'aide des services de votre ministère afin que soient enfin trouvées des solutions à l'application de cet article, par la mise en place, par exemple, d'une carte nationale leur permettant de bénéficier des tarifications sociales pour l'accès à différents services publics.

Madame Chantal DUCHENE, Directrice Générale, est à votre entière disposition pour toute information complémentaire que vous jugeriez utile.

Nous vous remercions de votre bienveillante attention et sachant pouvoir compter sur votre soutien, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de nos meilleurs sentiments.

*Bien amicalement*

Le Président du GART



Michel Destot

**Annexe 4 : Liste des personnes rencontrées**

## LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

### Ministère de la Santé et des solidarités

Mme Anne Prévot	direction de la sécurité sociale, Chef de la division des systèmes d'information
Mme Marie-France Gervais	direction de la sécurité sociale, bureau 4C
Mme Catherine Dumont	direction de la sécurité sociale, bureau 2A

### Ministère des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

M. Nicolas Ferrand	conseiller technique, cabinet du ministre
M. Patrick Vieu	directeur DGMT

### Ministère déléguée à la parité et la cohésion sociale

M. Hervé Pillot	conseiller technique au cabinet de Mme la ministre
Mme Claire Descreux	sous-directrice à la Direction générale de l'action sociale
Mme Annick Garonne	direction générale de l'action sociale

### Groupement des autorités organisatrices de transport (GART)

M. Michel Destot	président du groupement des autorités responsables de transports (GART), député-maire de Grenoble
Mme Chantal Duchêne	directrice générale du groupement des autorités responsables de transports
Mme Audrey Liny	responsable des relations institutionnelles (GART)
Mme Isabelle Rovira	responsable du Pôle économique (GART)
Mme Florence Dujardin	adjointe au Pôle économique (GART)

### Bordeaux

M. Pierre Brana	maire d'Eysines, Vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux chargé des transports
M. Philippe Müller	directeur des déplacements urbains à la communauté urbaine de Bordeaux

### Dunkerque

Mme Nicole Gontier	directrice générale des services, communauté urbaine de Dunkerque (CUD)
M. Luc Lenain	directeur des transports et déplacements (CUD)

### Périgueux

M Michel Lopez	adjoint au maire de Périgueux, vice président de la communauté d'agglomération de Périgueux chargé des transports
M. Christian Decosse	directeur général des services, communauté d'agglomération de Périgueux
Mme Véronique Coutaz	responsable transports, syndicat mixte des transports urbains Péribus
Mme Muriel Ros	directrice, société Périgourdine Urbaine de Bus

**Libourne**

M. Jean Philippe Maccarinelli	mairie de Libourne, directeur général adjoint des services coordinateur du CCAS
M. Denis Leloup	mairie de Libourne, service juridique
M. A. Lalanne-Dasque	Société des Transports Libournais « Libus », directeur des transports

**STIF**

M. Olivier Nalin	syndicat des transports d'Ile de France (STIF)
------------------	--

**Rennes**

Mme Bernadette Malgorn	Préfet de la région Bretagne Et M. le directeur régional de l'Equipement
M. Daniel Delaveau	adjoint au maire de Rennes, vice-président de la communauté d'agglomération Rennes Métropole, chargé des transports
M. Noël Philippe	Rennes Métropole, directeur général adjoint des services techniques

**Lorient**

M. Serge Morin	vice-président, communauté d'agglomération du Pays de Lorient, chargé des transports et déplacements
M. Guillozet	directeur de la CTRL, société gestionnaire du réseau
Mme Michèle Maillet	responsable du service transports et déplacement, communauté d'agglomération

**Lyon**

M. Gilles Godard	directeur général, syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL)
M. Defaut	Chef de projet, direction de l'exploitation (SYTRAL)

**Villefranche sur Saône**

M. Patrick Phulpin	directeur général des services, communauté d'agglomération de Villefranche sur Saône
M. Jean-Yves Nenert	directeur du service juridique

**Saint-Etienne**

M. Paul Celle	vice-président, communauté d'agglomération Saint-Etienne Métropole, chargé des transports
M. Bernard Dupas	directeur du service des transports urbains, Saint-Etienne Métropole
M. Fouad Belouannas	responsable du pôle opérationnel transport, Saint-Etienne Métropole

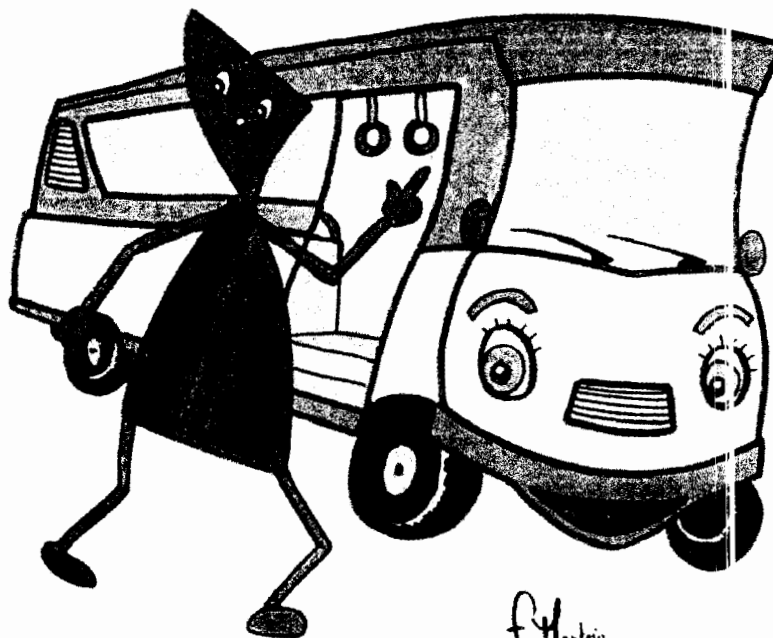
**Associations de chômeurs et personnes en situation de précarité**

M. Charles Schweisguth	Président, association la raison du plus faible
M. Jean-pierre Guenanten	Délégué national, Mouvement national des chômeurs et précaires (MNCP)
M. Daniel Delavigne	Animateur-coordonateur (MNCP)
M. Gérard Lechantre	Administrateur national (MNCP)
M. François Desanti	Secrétaire général, Comité national CGT de Lutte et de Défense des chômeurs, accompagné de deux responsables

**Annexe 5 : Extrait enquête du GART sur la tarification sociale dans les transports collectifs (2005)**



# La tarification sociale dans les transports collectifs en 2005



Pôle économique

Florence Dujardin  
Isabelle Rovira



**GART**

GRUPPEME NT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

## Introduction

Au cours de l'été 2005, le GART a mené une enquête auprès des réseaux de transport collectif urbains, départementaux et régionaux afin de recenser les tarifications à caractère social pratiquées par les autorités organisatrices de transport hors Ile-de-France, et afin d'analyser la mise en oeuvre de l'article 123 de la loi SRU dans les réseaux urbains.

374 questionnaires ont été adressés aux autorités organisatrices de transport.

	Questionnaires envoyés	Réponses reçues	Taux de retour	Réponses exploitées
<b>AOTU</b>	<b>256</b>	<b>167</b>	<b>65%</b>	<b>164</b>
<b>Départements</b>	<b>96</b>	<b>81</b>	<b>84%</b>	<b>80</b>
<b>Régions</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>100%</b>	<b>21</b>

Les catégories sociales recensées sont :

- ✓ Les demandeurs d'emploi et précaires financiers,
- ✓ Les personnes à mobilité réduite
- ✓ Les personnes âgées.

Les critères d'attribution d'une « réduction sociale » dans ces réseaux reposent aujourd'hui sur des conditions de statut (demandeur d'emploi, personnes à mobilité réduite, personne âgée, jeune...), de revenu (perception de minima sociaux), et parfois même d'une combinaison des deux.

Les taux de réduction, lorsqu'ils n'étaient pas fournis, ont été calculés en rapportant le tarif social au prix toute clientèle plein tarif du même titre.

Lorsque le titre social est annuel alors qu'il n'existe pas d'abonnement annuel en titre toute clientèle, nous avons rapporté son prix à celui de onze abonnements mensuels, proposé taux de réductions ainsi que la gamme des titres auxquels ils sont appliqués varient eux aussi d'un réseau à un autre.

L'analyse de l'application de l'article 123 repose sur le décompte des réseaux urbains qui appliquent strictement les conditions imposées aux autorités organisatrices par la loi, c'est-à-dire qui offrent une réduction d'au moins 50% aux personnes bénéficiant de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMUC) et de l'Aide Médicale d'Etat (AME).

## La tarification sociale dans les AOTU

Parmi les 164 AOTU ayant répondu à l'enquête, 146 d'entre elles (89%) accordent un avantage tarifaire à au moins une catégorie de bénéficiaires cits sociaux : demandeurs d'emploi / précaires financiers, personnes âgées ou personnes à mobilité réduite. 12 de ces AOTU (7%) n'accordent aucune réduction, tandis que les 6 dernières AOTU (4%) accordent la gratuité totale sur leur réseau.

Parmi les 146 réseaux accordant un avantage tarifaire à ces bénéficiaires,

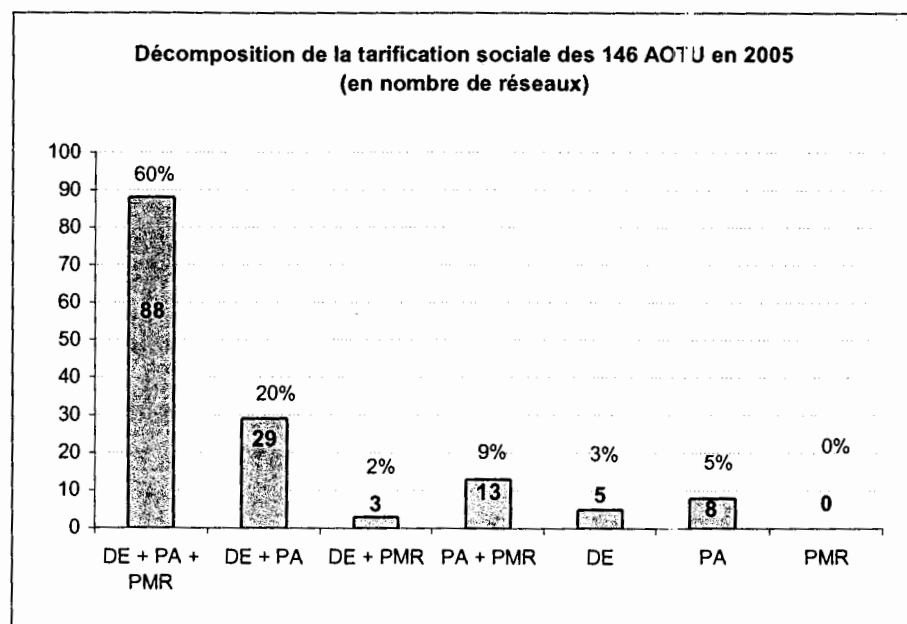
	Nombre de réseaux proposant une tarification sociale à l'attention des
Demandeurs d'emploi / Précaires financiers (DE)	125 (86%)
Personnes âgées (PA)	138 (95%)
Personnes à mobilité réduite (PMR) <sup>1</sup>	104 (71%)

Liste des AOTU accordant la gratuité totale sur leur réseau : Chamornix (réseau gratuit pour les résidents), Châteauroux, Compiègne, Figeac, Gap (à compter du 01/11/05) et Issoudun.

Liste des réseaux ne pratiquant aucune tarification sociale : Bayeux, Brillène, Ducos, Fort-de-France, Guebwiller, Lamballe, Longwy, Pont-à-Mousson, Pontarlier, Remiremont, Rivière-Salée et le Tampon.

### 1/ Qui sont les bénéficiaires ?

Alors que 93% des AOTU ayant répondu à l'enquête ont mis en place une aide tarifaire pour au moins une catégorie sociale, la majorité d'entre elles accordent une réduction et/ou la gratuité pour les 3 catégories de bénéficiaires.



<sup>1</sup> Ne sont pris en compte que les avantages tarifaires accordés aux personnes à mobilité réduite. Les résultats ne comprennent pas les services spécifiques de transport à la demande.

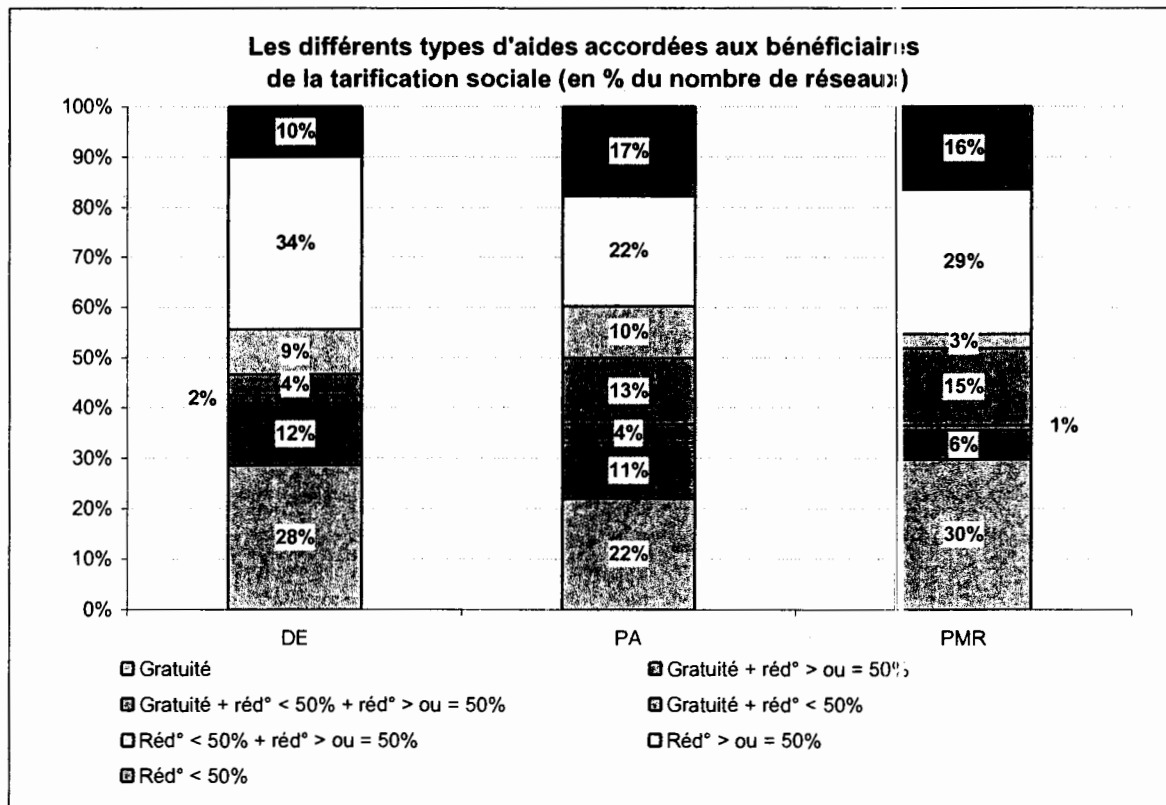


## 2/ De quels avantages tarifaires disposent-ils?

### Répartition entre gratuité et réduction selon la catégorie du bénéficiaire

	Demandeurs d'emploi / Précaires financiers	Personnes âgées	Personnes à mobilité réduite
Gratuité uniquement	28%	22%	30%
Gratuité + Réduction	18%	28%	22%
Réduction uniquement	52%	49%	48%
Info non fournie ou variable	2%	1%	0%

La moitié des AOTU accordent principalement des réductions tarifaires aux bénéficiaires sociaux. 30% environ leur offrent la gratuité, les autres AOTU proposant à la fois la gratuité et des réductions tarifaires.



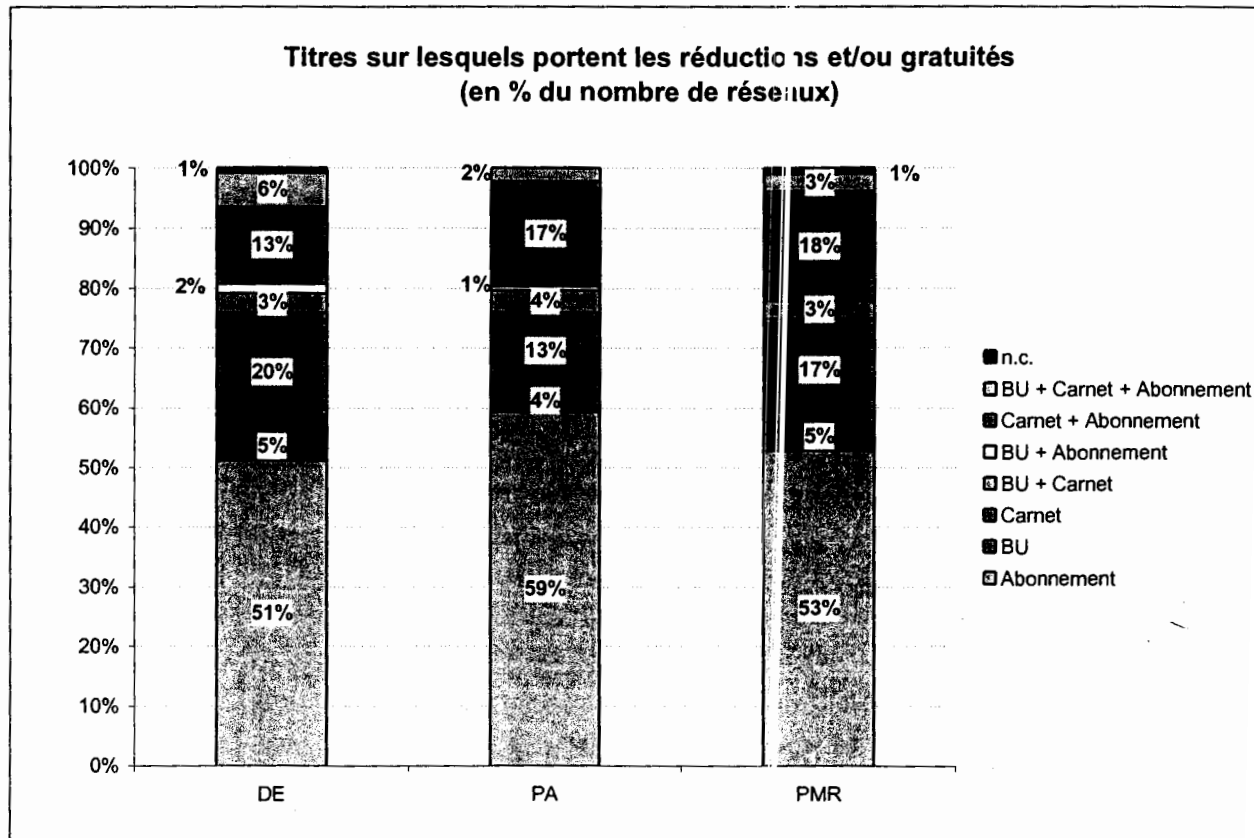
L'analyse des aides accordées aux bénéficiaires de la tarification sociale met en évidence que les AOTU accordent principalement soit la gratuité seule, soit uniquement des réductions supérieures à 50% et plus.

Pour les autres AOTU, les pratiques varient : elles peuvent offrir à la fois la gratuité et une (ou plusieurs) réduction(s) de plus ou moins 50% selon les cas ou uniquement des réductions voire même la gratuité ainsi que des réductions à plus de 50% et à moins de 50%

### 3/ Sur quels titres ?

Dans plus de 70% des réseaux, les réductions et/ou gratuités ne portent que sur une seule catégorie de titre : Abonnement, Billet à l'unité ou carnet de tickets (principalement les carnets de 10 tickets).

Plus de la moitié des réseaux accordent un tarif social sur l'abonnement, qu'il soit mensuel ou annuel et dans quelques rares cas, hebdomadaire, trimestriel ou semestriel.



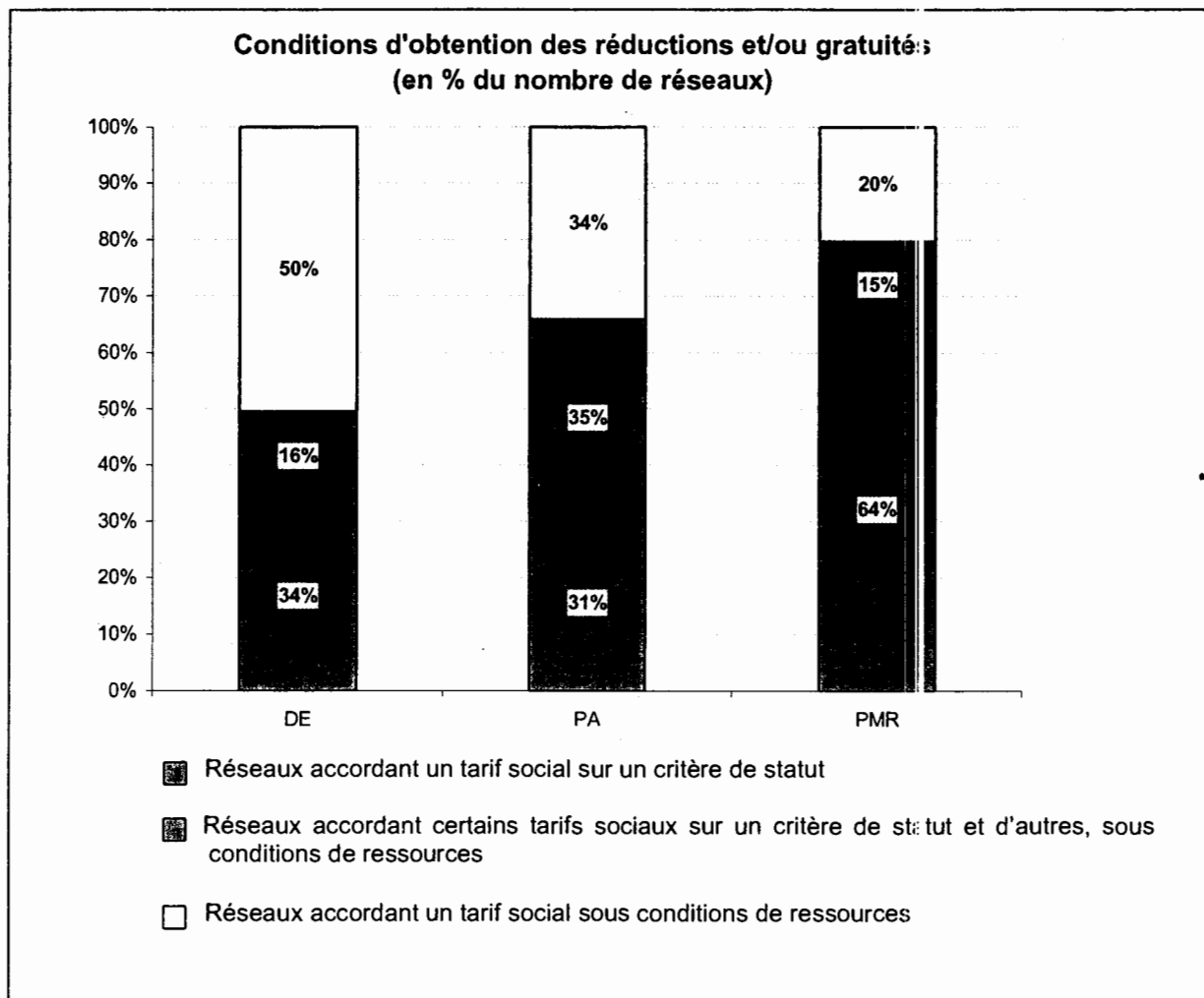
### 4/ A quelles conditions ?

En sus des conditions d'obtention des titres propres à chaque catégorie de bénéficiaires, deux critères sont couramment utilisés pour octroyer les tarifs sociaux :

- La condition de résidence sur le PTU : les gratuités et/ou réductions ne sont généralement accordées qu'aux seuls résidents des PTU. Dans certains cas, il existe même soit une durée minimale de résidence sur le PTU, soit une référence à la résidence principale du bénéficiaire.
- Le critère de revenus : la tendance observée depuis quelques années se confirme : les réseaux abandonnent progressivement le critère de statut pour un critère de revenus surtout pour les demandeurs d'emploi et les précaires financiers.

Les principales conditions de ressources portent sur :

- Le critère de non imposition,
- L'application d'un plafond de ressources souvent calculé en fonction du SMIC et éventuellement du RMI. Les références à l'article L.861-1 du Code de la Sécurité Sociale ou à l'attribution de la Couverture Maladie Universelle (complémentaire ou non) sont progressivement introduites dans les critères de ressources.



### 5/ L'application de l'article 123 de la loi SRU

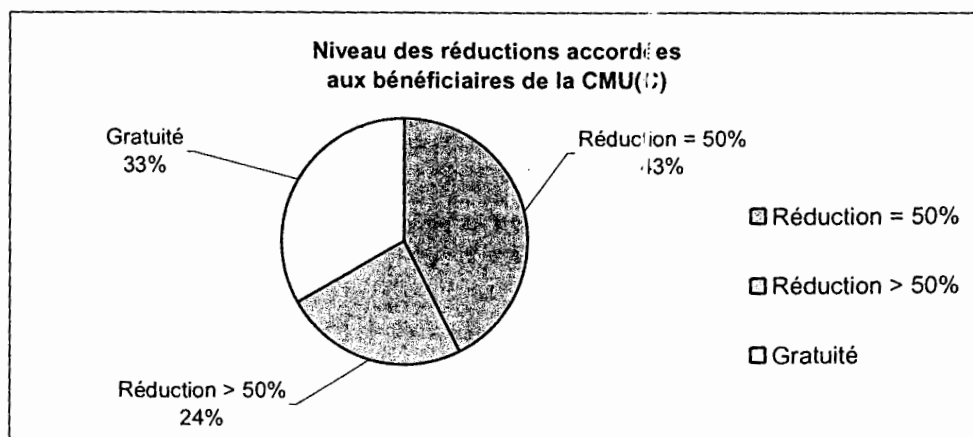
L'article 123 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 impose que : « dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transports urbains de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L.861-1 du Code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50% ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager. »

Quatre ans après l'entrée en vigueur de la loi SRU, les AOTU sont toujours confrontées à des difficultés de mise en œuvre concrète de cet article :

- L'identification précise des bénéficiaires : les personnes concernées sont les bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMUC) et de l'Aide Médicale d'Etat.  
Au 31 décembre 2003, la CMU complémentaire couvrait plus de 4 millions de bénéficiaires en France et près de 600 000 personnes dans les DOM.  
Il s'agit d'une population jeune et en majorité féminine, comptant une part importante d'inactifs et de chômeurs et peu d'actifs occupés, avec une prédominance de milieux ouvriers et employés.  
Or, sachant que les AOTU proposent déjà des tarifications sociales aux personnes à faibles ressources, c'est-à-dire principalement aux demandeurs d'emploi et/ou Rmistes, mises en place bien avant l'entrée en vigueur de la loi SRU, quelles sont les personnes bénéficiaires de la CMU et de l'AME non prises en compte par les aides tarifaires existantes ?
- Sur quels titres cet article s'applique-t-il ? A priori, cela serait laissé à la libre appréciation des AOTU. Il faut néanmoins rester prudent, eu égard la décision du conseil d'Etat qui a obligé le STIF à revoir son dispositif car la réduction de 50% n'était pas accordée sur la carte orange<sup>2</sup>.
- Le principe d'interopérabilité : celui-ci est très difficile à faire appliquer concrètement. Une tentative de rédaction d'une charte d'interopérabilité a été lancée en 2002 mais celle-ci n'a jamais abouti en raison de la lourdeur du processus du fait du nombre d'AOTU. Le financement des réductions pour les non-résidents du PTU serait également très lourd à supporter par les AOTU.

Depuis la mise en œuvre de la loi SRU, le GART a régulièrement fait part de ces difficultés d'application auprès du gouvernement. En début d'année 2005, le GART a demandé au Ministre des Transports l'engagement de nouveaux travaux de réflexion pour rendre effective l'évolution et l'application de cet article. Cela a abouti à la mise en place d'un groupe de travail qui s'est réuni en avril 2005. Le GART a par ailleurs sollicité le Ministère des Affaires sociales pour tenter de faire avancer l'identification des bénéficiaires.

Aujourd'hui, sur les 164 AOTU ayant répondu à l'enquête, 33<sup>3</sup> d'entre elles appliquent strictement l'article 123, c'est-à-dire qu'elles accordent une réduction d'au moins 50% aux bénéficiaires de la CMU ou de la CMUC.



<sup>2</sup> Décision du Conseil d'Etat du 6 février 2004

<sup>3</sup> Dont les 6 réseaux gratuits

LISTE DES RESEAUX APPLIQUANT L'ARTICLE 123 DE LA LOI S1U

64

AUTORITE ORGANISATRICE	FORME JURIDIQUE	POP (2004)	QUELS BENEFICIAIRES ?	SUR QUELS TITRES ?	QUELLE REDUCTION ?	QUELS JUSTIFICATIFS ?	REMARQUE	
AGDE	CA	60 055	Personnes à faibles ressources(art. L.861-1 du Code de la Sécurité Sociale)	Abonnement	gratuit	Dernier avis d'imposition ou de non imposition et justificatif : > domicile		
AGEN	CA	62 683	Bénéficiaires de la CMUC	ANNUEL	gratuit	Attestation CMUC		
BEAUNE	C	22 916	Bénéficiaires de la CMUC	BU, C10	50%	Attestation CMUC	La réduction de 50% est également valable sur les abonnements scolaires	
BELLEGARDE	C	11 329	Bénéficiaires de la CMUC	Sur toute la gamme tarifaire sauf le titre demandeur d'emploi	50%	Justificatifs non définis	L'article 123 est appliqué depuis 2003, mais aucun titre n'a été délivré	
BORDEAUX	CU	671 875	Bénéficiaires de la CMUC	C10	plus de 50%	Attestation CMUC et justificatif de domicile	La réduction de 50% est calculée sur le prix du billet extrait du carnet par rapport au prix du billet à l'unité	
CHALON SUR SAONE	CA	107 301	Bénéficiaires de la CMUC	ANNUEL	gratuit	Justificatif de résidence, avis de non-imposition et attestation CI, UC		
CHAMONIX	SIVOM	14 072	GRATUITE SUR LE RESEAU POUR LES RESIDENTS DONC APPLICATION DE L'ARTICLE 123 IMPLICITE					
CHATEAUROUX	CA	76 827	GRATUITE SUR LE RESEAU DONC APPLICATION DE L'ARTICLE 123 IMPLICITE					
CLERMONT-FERRAND	SM	285 459	Personnes à faibles ressources	MOIS	50%	Critères définis par le CCA :		
COMPIEGNE	CA	71 614	GRATUITE SUR LE RESEAU DONC APPLICATION DE L'ARTICLE 123 IMPLICITE					Gratuité sur le réseau seul dimanches et jours fériés et sur le réseau TAD
DIJON	CA	246 071	Bénéficiaires de la CMUC	BU, C10, HEBDO et chèques-taxi TPMP	50%	Attestation CMUC		
DUNKERQUE	CU	212 241	Bénéficiaires de la CMUC	MOIS	50%	Attestation CMUC	Gratuité sociale sur le réseau selon les revenus. Sur justificatif du quotient familial, la réduction peut aller au delà : 75% ou 90%	
EVREUX	CA	83 901	Bénéficiaires de la CMUC	Sur toute la gamme tarifaire sauf le billet à l'unité	50%	Attestation CMUC		
FIGEAC	C	10 462	GRATUITE SUR LE RESEAU DONC APPLICATION DE L'ARTICLE 123 IMPLICITE					
GAP	C	38 612	GRATUITE SUR LE RESEAU DONC APPLICATION DE L'ARTICLE 123 IMPLICITE					
ISSOUDUN	CC	22 972	GRATUITE SUR LE RESEAU DONC APPLICATION DE L'ARTICLE 123 IMPLICITE					
LIMOGES	CA	188 842	Bénéficiaires de la CMUC	C10	plus de 50%	Attestation CMUC		
LOURDES	C	15 679	Bénéficiaires de la CMU	ANNUEL	gratuit	Critères définis par le CCAS		
LYON	SM	1 186 605	Bénéficiaires de la CMUC	MOIS	plus de 50%	Attestation CMUC		
MAUBEUGE	SM	126 338	Bénéficiaires de la CMUC et de l'AME	MOIS	plus de 50%	Attestation CMUC ou AME		
METZ	CA	227 089	Bénéficiaires de la CMUC	C10	50%	Attestation CMUC		
MONTLIMAR	C	32 896	Bénéficiaires de la CMU	C10	50%	Attestation CMU, justificatif du domicile		
MONTLUCON	CA	65 411	Bénéficiaires de la CMUC	MOIS	50%	Attestation CMU, justificatif de domicile, avis de non imposition		
MOULINS	CA	57 358	Bénéficiaires de la CMU	MOIS	plus de 50%	Attestation CMU		
NIMES	CA	212 710	Personnes dont les ressources sont < ou = à la CMU	MOIS	de 50% à la gratuité selon les communes	Selon les communes	Selon les communes du PTU, les réductions, les titres sur lesquels s'appliquent ces réductions et les conditions d'obtention sont différentes	
NIORT	CA	100 797	Bénéficiaires de la CMU	BU	plus de 50%	Attestation CMU, calcul des revenus par rapport au plafond Sécurité Sociale		
OBERNAI	C	11 070	Personnes dont les ressources sont < ou = au plafond fixé en application de l'article L861-1 du code de la Sécurité Sociale	Sur toute la gamme tarifaire	50%	Justificatif de revenus		
RENNES	CA	380 506	Gratuité accordée pour toute personne dont les revenus sont inférieurs à un plafond de ressources	ANNUEL	Gratuit	Attestation CCAS sur dernier avis d'imposition ou déclaration de revenus, justificatif de résidence		
ROANNE	CA	73 009	Bénéficiaires de la CMU	C10	50%	Attestation CMU		
RODEZ	CA	52 852	Bénéficiaires de la CMU	C10, C25, MOIS	50%	Attestation CCAS sur justificatif CMU		
ROUEN	CA	400 269	Bénéficiaires de la CMU	C10	50%	Attestation CMU et avis de non-imposition		
SOISSONS	SM	57 376	Bénéficiaires de la CMU	C10	plus de 50%	Attestation CMU	La réduction de 50% est également valable sur les abonnements "jeunes"	
VITRE	CA	56 950	Bénéficiaires de la CMU	participation forfaitaire sur les courses Taxi de TAD	50%	Attestation CMU	Transport gratuit sur la ville de Vitre et service TAD par taxi sur les autres communes de la communauté d'agglomération.	

TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

AUTORITES ORGANISATRICES		POP 2004	NATURE DU TITRE	PRIX DU TITRE	TAUX DE REDUCTION	BENEFICIAIRES ET CONDITIONS D'OBTENTION
AGDE	CA	60 055	Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi, API, ASS. Résider en permanence dans l'une des communes du PTU.
AGEN	CA	62 683	Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Bénéficiaires de l'API ou de l'allocation veuve
			Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	RMI, ASS, Allocation d'insertion, salariés précaires, jeunes en difficulté inscrits à la mission locale et bénéficiaires de la CMUC
ALENCON	CU	52 555	Carnet de 20 T	2.00 €	80%	Demandeurs d'emploi
			Abonnement mensuel	2.00 €	91%	Demandeurs d'emploi dont le quotient familial mensuel ne dépasse pas 404€
AMIENS	CA	177 345	Carte de 80 voyages par mois	0.00 €	Gratuit	CES ou stagiaires de formation rémunérée à moins de 40% du SMIC (attestation de stage ou de CES)
			Carte de 80 voyages par mois et 240 voyages pour 3 mois	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE et Rmistes, justificatif de domicile
ANGERS	CA	268 169	Abonnement mensuel	16.50 €	48%	Personnes âgées de plus de 18 ans sur accord des CCAS de chacune des mairies (niveau de coefficient familial suivant le nombre de personnes du foyer)
			Abonnement mensuel	3.00 €	91%	Demandeurs d'emploi, personnes en insertion, stagiaires de la formation professionnelle dont les revenus sont < à 80% du SMIC
ANGOULEME	CA	108 356	Abonnement mensuel	8.15€ ou 16.3€	75% ou 50%	Demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RMI, en CES ou CEC ou stage d'insertion, salarié à mi-temps ou moins + répondre aux conditions de ressources
			Abonnement mensuel	4.75€ ou 8.55€	75% ou 50%	Demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RMI, en CES ou CEC ou stage d'insertion, être salarié à mi-temps ou moins + répondre aux conditions de ressources
ANNECY	CA	133 329	Billet unitaire	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE ou demandeurs d'emploi en formation rémunérée ou CES ou RMI en recherche d'emploi
ARLES	CA	77 644	Abonnement mensuel	7.50 €	65%	Demandeurs d'emploi sous conditions de ressources
			Abonnement mensuel	8.00 €	63%	Personnes en contrat de formation professionnelle
ARLES	CA	77 644	Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Rmistes en insertion, si prise en charge CG
ARRAS	CU	83 571	Abonnement trimestriel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE dont les ressources sont < à 1 plafond de ressources (80% du smic), domiciliés dans le PTU
AUBAGNE	SM	88 465	Carnet de 60 T	0.00 €	Gratuit	Bénéficiaires du RMI
BAYONNE	SM	130 653	Abonnement mensuel		Taux de réduction variable selon les communes	Demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RMI, sous condition de ressources
BEAUNE	C	22 916	BU, Carnet de 10 T, abonnements scolaires	BU = 0.40€, C10 = 3.4€	50%	Bénéficiaires de la CMU
BEAUVAIS	CA	76 962	Abonnement	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi inscrits aux ASSEDIC, domiciliés sur le PTU
BELLEGARDE-SUR-VALSERINE	C	11 329	Abonnement mensuel	8.00 €	64%	Personnes en situation précaire (contrat type CES, CRE, ... Rmistes) sur présentation d'un justificatif
BERGERAC	C	27 201	Carnet de 10 T	1.50 €	78%	Être inscrit à l'ANPE et/ou ASSEDIC, attribution en fonction du Quotient familial, être domicilié à Bergerac
			Abonnement	0.00 €	Gratuit	Enfants dont les parents sont inscrits à l'ANPE et/ou ASSEDIC, attribution au quotient familial, être domicilié à Bergerac
BESANCON	CA	176 717	Abonnement mensuel	1.00 €	97%	Demandeurs d'emploi (sur attestation de paiement ASSEDIC) dont l'allocation est inférieure à 14,01€/jour ou Rmistes (sur avis de situation mensuelle et avis de paiement)
			Abonnement mensuel	8.50 €	72%	Demandeurs d'emploi (sur attestation de paiement ASSEDIC) percevant entre 14,01€ et 20,57€ d'allocation par jour ou Rmistes (sur avis de situation mensuelle et avis de paiement)
BETHUNE	CA	208 924	Carnet de 10 T	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE, non imposables sur le revenu, domiciliés sur le PTU
BEZIERS	CA	103 958	Carte annuelle gratuite + abonnement trimestriel	0.00 €	Gratuit	Personnes inscrites à l'ANPE ou allocataires du RMI ou effectuant un CES
			Carte valable 7 mois	0.00 €	Gratuit	Personnes en situation de recherche d'emploi ou allocataires du RMI
BLOIS	CA	76 392	Billet unitaire	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi inscrit à l'ANPE (bénéficiaires d'une allocation de fin de droits ou de solidarité, ou indemnisés), ou personnes bénéficiaires du RMI, domiciliés sur le PTU et disposant de ressources ne dépassant pas le plafond du FNS
BOLBEC	C	12 001	Billet Aller-Retour	2.10 €	16%	Demandeurs d'emploi
BORDEAUX	CU	671 875	Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi non secourus sur justificatif d'inscription à l'ANPE et de refus d'allocation ASSEDIC, dont les ressources sont < ou = à 70% du SMIC net, domiciliés sur le PTU
			Carnet de 10 T	6.00 €		Si on compare le prix du billet extrait du carnet, soit 0,6€ au BU à 1,30€, la réduction est de 53,8%, par contre, si on compare le prix du C10 TR de 6€ au C10 plein tarif à 9,8€, la réduction est de 39%
			Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Bénéficiaires du RMI, d'un CES, d'un CEC, stagiaires CNASEA, stagiaires non rémunérés en stage d'insertion professionnelle dont ressources inférieures ou = à 70% du SMIC net + justifier de sa situation et de son domicile.

## TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

CONDITIONS D'UTILISATION	CIRCUIT DE DISTRIBUTION	PRINCIPE TARIFAIRE	FINANCEMENT DE LA REDUCTION	AO
	Instruction des dossiers, délivrance de la carte, suivi, liaison usages par le service transport de l'agglomération			AGDE
	Distribution par le Conseil Général	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	AGEN
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
				ALENCON
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	AMIENS
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Distribution par le centre d'accueil du réseau de bus	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	ANGERS
	Distribution par le centre d'accueil du réseau de bus ou par correspondance	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Droits validés par les CCAS qui délivrent des chèques solidarité transport		AO et CCAS	ANGOULEME
TiRE utilisable en heures de faible affluence : du lundi au vendredi (de 8h30 à 11h30, de 13h30 à 16h30 et de 18h30 à la fin du service), le samedi (de 8h30 à 11h30 et de 13h30 à la fin du service) et les dimanches et jours fériés (pendant toute la durée du service).	Droits validés par les CCAS		AO et CCAS	
30 tickets par mois et par personne	Distribution par les CCAS ou par l'accueil de jour pour les SDF	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO et CCAS	ANNECY
Carte à 4€	Selon décision de l'assistante sociale de la ville d'Arles			ARLES
Carte à 4€	Selon décision de l'assistante sociale de la ville d'Arles			
				ARLES
Le nombre de voyages est limité mais interdit entre 17h30 et 18h30 du lundi au vendredi	Distribution par la mairie	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	ARRAS
pas de restriction	Distribution par le service social municipal			AUBAGNE
Valable du 1er au dernier jour du mois,	Distribution par les CCAS			BAYONNE
				BEAUNE
	Accueil TUB	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	BEAUVAIS
	Distribué par le CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	BELLEGARDE-SUR-VALSERINE
Renouvelable par trimestre (délivrés par 3 camets)	Instruction du dossier par le CCAS, distribution : points de ventes	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	BERGERAC
Renouvelable par Trimestre (en période scolaire)	Instruction du dossier par le CCAS, distribution : points de ventes			
	Boutique du réseau	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	BESANCON
	Boutique du réseau	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
10 voyages gratuits par période de 30 jours pendant 3 périodes	Agence du délégataire	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	BETHUNE
Du lundi au vendredi	Distribution par les CCAS sur justificatifs	Tarification différente selon les communes membres de l'AO.	AO de Béziers	BEZIER
utiliser les lignes interurbaines ou les ex-lignes interurbaines transférées à l'agglomération	Formulaire à retirer chez Bus occitan et à envoyer à Hérault Transport	Tarification différente selon les communes membres de l'AO.	CG / SM Hérault transport	
	Distribution au Point Bus de Blois ou dans les CCAS			BLOIS
Carte servant uniquement pour se rendre à l'ANPE de Lillebonne (commune voisine de BOLBEC)	Distribution par la mairie		AO	BOLBEC
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	BORDEAUX
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	

TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

AUTORITES ORGANISATRICES		POP 2004	NATURE DU TITRE	PRIX DU TITRE	Taux DE REDUCTION	BENEFICIAIRES ET CONDITIONS D'OBTENTION
BORDEAUX	CU	671 875	Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'un premier emploi + détenus libérés + personnes veuves ou divorcées ou séparées assumant un enfant à charge et ayant accompli un stage de formation : inscription à l'ANPE, pas de conditions de ressources, résider sur le PTU, attestation de diplôme, de sortie carcérale, ou de fin de stage d'au moins de 2 ans
			Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'asile avec récépissé de la demande d'asile, pas de condition de ressources, justificatif de domicile dans le PTU
			Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi percevant des ressources < ou = à 70% du SMIC net : inscription ANPE, notification de paiement ASSEDIC, talon mensuel d'actualisation de situation, justificatif de domicile
BOULOGNE-SUR-MER	CA	124 719	Carnet de 10 T	4.85 €	20%	Demandeurs d'emploi non identifiés ou percevant une allocation spécifique ou CES
BOURGES	SM	114 302	Abonnement mensuel	5.00 €	80%	Demandeurs d'emploi mais statut variable selon les communes.
BREST	CU	221 600	Abonnement mensuel	5.00 €	83%	Personnes dont les ressources sont < ou = à 387€ / mois et leurs enfants
			Abonnement mensuel	18,35€	40%	Personnes dont les ressources sont < ou = à 576€ / mois et leurs enfants
BRIVE-LA-GAILLARDE	CA	78 392	Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Rmistes : sur présentation d'un justificatif, non imposables
			BU, Carnet de 10 T, abonnement mensuel	BU=0,52€, C10 = 3,35€, MOIS = 11,20€	50%	Demandeurs d'emploi sur présentation d'un justificatif
CAEN	SM	222 946	Abonnement hebdo, mensuel, annuel	Hebdo = 8,40€, MOIS = 25,20€, ANN = 277,2€	20%	Demandeurs d'emploi, Rmistes, CES... dont les revenus sont > ou = à 150% du SMIC
			Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi, Rmistes, CES... dont les revenus sont < à 150% du SMIC
CAHORS	SIVU	24 852	Abonnement mensuel	3.50 €	83%	Demandeurs d'emploi ou Rmistes et leurs enfants
CAMBRAI	CA	59 326	Carnet de 24 T	13.00 €	28%	Sur présentation d'une carte ASSEDIC en cours
			Carnet de 6 T	3.55 €	27%	Sur présentation d'une carte ASSEDIC en cours
CARROS	SIVU	15 759	Abonnement	15.00 €	40%	Personnes inscrites à l'ANPE
CHALONS-EN-CHAMPAGNE	CA	68 050	Carnet de 24 voyages	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi domiciliés dans le PTU. Gratuité après acceptation du dossier
CHALON-SUR-SAONE	CA	107 301	Carnet de 10 T	5.70 €	24%	Demandeurs d'emploi domiciliés sur le PTU, non imposables ou bénéficiaires de la CMU, dont les ressources cumulées nettes sont inférieures au SMIC net
			Abonnement mensuel	16.00 €	36%	CES, contrat formation en alternance (apprentissage, qualification), stagiaires de la formation professionnelle, non imposables ou bénéficiaires de la CMU, dont la rémunération nette est inférieure à 20 heures du SMIC horaire net par semaine soit 87 heures par mois.
			Carnet de 10 T	5.70 €	24%	CES, contrat formation en alternance (apprentissage, qualification), stagiaires de la formation professionnelle, non imposables ou bénéficiaires de la CMU, dont la rémunération nette est inférieure à 20 heures du SMIC horaire net par semaine soit 87 heures par mois.
			Abonnement mensuel	16.00 €	36%	Demandeurs d'emploi domiciliés sur le PTU, non imposables ou bénéficiaires de la CMU, dont les ressources cumulées nettes sont inférieures au SMIC net
			Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Rmistes domiciliés sur le PTU, non imposables ou bénéficiaires de la CMU, présentation de l'attestation de RMI de moins de 3 mois.
CHAMBERY			Abonnement mensuel	6.25 €	75%	Demandeurs d'emploi avec un revenu < SMIC brut, ou Rmistes ou CES ou demandeurs d'asile
			Carnet de 10 T	5.00 €	19%	Demandeurs d'emploi avec revenus > SMIC brut
			Carnet de 20 T	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi avec un revenu < SMIC brut, ou Rmistes ou CES ou demandeurs d'asile
CHAMONIX	SIVOM	14 072	Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Présentation du contrat de travail ou attestation de stage
CHATELLERAULT	CA	55 211	Carnet de 10 T	6.70 €	17%	Demandeurs d'emploi, stagiaires ou apprentis
CHAUMONT	CC	35 420	Carnet de 40 T	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE si allocation chômage < au SMIC et conjoint ou concubin sans emploi
			Carnet de 10 T	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi en insertion à partir de 16 ans (CES, stage de formation...) suivant des stages et conjoint ou concubin sans emploi
CHOLET	CA	82 324	Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Etre âgé de moins de 25 ans, sans revenu, habiter Cholet depuis plus de 6 mois
			Abonnement mensuel	2.95 €	90%	Demandeurs d'emploi dont les ressources sont < au plafond du RMI, habiter Cholet depuis plus de 6 mois
CLERMONT-FERRAND	SM	285 459	Abonnement	Prix variable sur les communes		Demandeurs d'emploi, Rmistes; Personnes à faibles ressources...
CREIL	CC	69 806	Carnet de 10 T	5.00 €	26%	sur présentation d'une attestation Assedic
			Carte + BU	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE, ou Bénéficiaires du RMI ou avoir un revenu inférieur ou égal au RMI ou pour les 16-25 ans, être à la charge de ses parents non imposables ET domiciliés depuis plus de 6 mois à Creil, Montfibre, Nogent-sur-Oise ou Villiers-Saint-Paul
CREUSOT (LE)	CU	84 501	Abonnement annuel	39.00 €	82%	Personnes socialement en difficulté. Chaque CCAS détermine ses propres critères (certains CCAS ne délivrent pas de titres)
			Abonnement mensuel	1.50 €	93%	Personnes de moins de 25 ans inscrites à l'ANPE ou demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE depuis plus de 9 mois dont les ressources sont inférieures à 50% du RMI
			Abonnement mensuel	6.00 €	70%	Personnes de moins de 25 ans inscrites à l'ANPE ou demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE depuis plus de 9 mois dont les ressources sont comprises entre 120% et 50% du RMI
DIGNE-LES-BAINS	C	17 680	Carnet de 10 T	3.00 €	45%	Personnes en difficulté financière



## TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

CONDITIONS D'UTILISATION	CIRCUIT DE DISTRIBUTION	PRINCIPE TARIFAIRE	FINANCEMENT DE LA REDUCTION	AO
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	BORDEAUX
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
Carte justificative des droits valable pour une période de 3 mois renouvelable et donne droit à un maximum de 2 carnets par mois	Attestation fournie par les CCAS. Vente à l'espace commercial avec création de la carte justificative des droits			BOULOGNE-SUR-MER
	Validation du statut par les communes, sauf pour Bourges : présentation d'un justificatif de déclaration de situation mensuelle au point de vente		Ref: mutation auprès des communes de 5€ complémentaires	BOURGES
	Distribution par les mairies et les CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	BREST
	Distribution par les mairies et les CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Distribution par les CCAS	TU (réseau urbain de Brive et Malemont)	AO	BRIVE-LA-GALLARDE
	Points de vente du réseau	TU (réseau urbain de Brive et Malemont)	AO	
Libre circulation	Distribution par les mairies ou les CCAS		AO	CAEN
Libre circulation	Distribution par les mairies ou les CCAS		AO	
	Dossier instruit par CCAS Distribution par réseau	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	CAHORS
	Au guichet de la gare routière	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	CAMBRAI
	Au guichet de la gare routière	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	CCAS	CARROS
Pas de restriction horaire sauf pour service spécial de soirée (20-23h) en direction de la palinoire	Délivré par l'agence du réseau	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	CHALONS-EN-CHAMPAGNE
	La demande est instruite par le CCAS de la commune. Le titre est délivré par l'exploitant du réseau.		AO	CHALON-SUR-SAONE
	La demande est instruite par le CCAS de la commune. Le titre est délivré par l'exploitant du réseau.		AO	
	La demande est instruite par le CCAS de la commune. Le titre est délivré par l'exploitant du réseau.		AO	
	La demande est instruite par le CCAS de la commune. Le titre est délivré par l'exploitant du réseau.		AO	
	La demande est instruite par le CCAS de la commune. Le titre est délivré par l'exploitant du réseau.		AO	
	Attestation fournie par la mairie du domicile à présenter à la STAC	Tarification unique sur l'ensemble du PTU		CHAMBERY
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU		
1 carnet de 20 T par mois	Distribution par les mairies	Tarification unique sur l'ensemble du PTU		CHAMONIX
Libre circulation illimitée sur réseau bus urbain et ligne SNCF entre Servoz et Vallorcine				
	Points de vente TAC et chez les dépositaires			CHATELLERAULT
40 voyages sur 30 jours	Distribution : service développement social (Mairie)	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	CHAUMONT
4 cartes de 10 voyages gratuits / mois	Distribution service développement social (Mairie)	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	CCAS détermine les ayant-droits, le réseau distribue les titres	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	CCAS	CHOLET
	CCAS détermine les ayant-droits, le réseau distribue les titres	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	CCAS	
carte valable 3 ans : 1,8€ pour obtenir les coupons	Carte : espace T2C Coupon : espace T2C, mairies, CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	CCAS	CLERMONT-FERRAND
	Carte de tarif réduit remise gratuitement au kiosque du STAC, achat des carnets chez les dépositaires et au kiosque du STAC	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	CREIL
	Titres gratuits délivrés par les CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
Pas de restriction	Gestion et distribution par les CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	CREUSOT (LE)
Pas de restriction	Délivré par la CCM, dossier transmis par CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
Pas de restriction	Délivré par la CCM, dossier transmis par CCAS			
	Délivré par le CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	Mairie de Digne	DIGNE-LES-BAINS

## TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / RECAIRES FINANCIERS

AUTORITES ORGANISATRICES	POP 2004	NATURE DU TITRE	PRIX DU TITRE	TAUX DE REDUCTION	BENEFICIAIRES ET CONDITIONS D'OBTENTION	
DIJON	CA	248 071	BU, Carnet de 10 T, Abonnement hebdomadaire et chèque taxi TPMP	50%	Bénéficiaires de la CMU sur attestation CPAM en cours de validité + pièce d'identité	
			Carnet de 10 T	0.00 €	Gratuit	Personnes inscrites à l'ANPE (inscription à justifier chaque mois) et domiciliées dans le PTU
DOLE	C	26 015	Abonnement annuel	19.00 €	90%	Bénéficiaires de l'aide sociale
DOUARNENEZ	C	16 330	Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi ou Rmistes sur justificatifs
DREUX	CA	54 731	Abonnement mensuel	15.25 €	34%	Demandeurs d'emploi sur présentation de la carte nominative ASSEDIC
DUNKERQUE	CU	212 241	Abonnement mensuel ou trimestriel	avec restriction horaire, MOIS = 3,36€ ou TRIM = 10,08€ / Sans restriction, MOIS = 8,4€ ou TRIM = 25,20€	de 75 à 90%	Personnes dont le quotient familial individuel est compris entre 0€ et 380€ / mois
			Abonnement mensuel ou trimestriel	Avec restriction horaire, MOIS = 8,4€ ou TRIM = 25,2€ / Sans restriction, MOIS = 16,8€ ou TRIM = 50,40€	de 50 à 75%	Personnes dont le quotient familial individuel est compris entre 380€ et 460€ / mois
			Abonnement mensuel ou trimestriel	Avec restriction horaire, MOIS = 16,8€ ou TRIM = 50,4€ / Sans restriction, MOIS = 25,2€ ou TRIM = 75,60€	de 25 à 50%	Personnes dont le quotient familial individuel est compris entre 460€ et 540€ / mois
ELBEUF	CA	56 913	Abonnement mensuel	7.10 €	75%	Demandeurs d'emploi (attestation ASSEDIC + carte ANPE), Rmistes (Attestation de droit au RMI), CES (contrat de travail ou bulletin de salaire) domiciliés dans le PTU
EVREUX	CA	83 901	Abonnement	0.00 €	Gratuit	Aide ménagère effectuant plus de 100h par mois
			Tous les titres sauf BU	-	50%	Bénéficiaires de la CMU sur présentation de l'attestation carte vitale. Pas de titre spécifique pour les demandeurs d'emploi décidé par la CA. Des prises en charge de transport peuvent être réalisées par les services sociaux du Conseil Général et de la mairie d'Evreux qui achètent directement les titres nécessaires à la Boutique.
FECAMP	C	21 479	Carnet de 10 T	0.00 €	Gratuit	Personnes dont les revenus sont équivalents au RMI en démarche d'insertion professionnelle ou sociale
FLÈRS	CA	29 468	Carnet de 25 T	1.50 €	90%	Demandeurs d'emploi dont les ressources sont < au plafond du RMI
			Abonnement mensuel	13.00 €	50%	Demandeurs d'emploi dont les ressources sont < au plafond du RMI
FONTENAY-LE-COMTE	C	15 419	Abonnement mensuel	6.65 €	50%	Bénéficiaires RMI, demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE, CES, jeunes inscrits à la mission locale
GRASSE	SM	94 257	Abonnement trimestriel	10.10 €	90%	Demandeurs d'emploi (présentation de l'attestation ASSEDIC) ou bénéficiaires du RMI (Présentation de l'attestation RMI)
HAVRE (LE)	CA	258 514	Carnet de 10 T	6.20 €	36%	Demandeurs d'emploi dont les revenus du ménage sont < au SMIC, Rmistes ou CDR, CES, Stagiaires de la formation professionnelle jusqu'à 25 ans, domiciliés au Havre. Dans les autres communes du PTU, titres, tarifs et conditions d'obtention des titres réduits différents
			Abonnement mensuel	9.65 €	71%	Demandeurs d'emploi dont les revenus du ménage sont < au SMIC, Rmistes ou CDR, domiciliés au Havre. Dans les autres communes du PTU, titres, tarifs et conditions d'obtention des titres réduits différents
ISLE D'ABEAU	SM	62 815	Abonnement annuel	7.00 €	97%	Demandeurs d'emploi, Rmistes, non imposables et domiciliés sur le PTU
LANDERNEAU	C	15 141	Abonnement mensuel	-	35%, 50% ou 65%	Sous condition de ressources (calculées en fonction du quotient familial) et résider dans le PTU
			Abonnement semestriel	10.30 €	94%	Critère de revenu
LANNION	CA	51 072	Billet unitaire	0.72 €	28%	Demandeurs d'emploi, sous conditions de ressources
			Carnet de 10 T	5.20 €	39%	Demandeurs d'emploi, sous conditions de ressources
LAON	SIVU	30 405	Carnet de 10 T	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi sous critère de ressources propres au CCAS
LAVAL	CA	92 781	Abonnement trimestriel	3.80 €	82%	Demandeurs d'emplois (n° d'inscription à l'ANPE ou ASSEDIC) ou CES (Contrat de l'employeur) et attestation de domicile datant de moins de 6 mois
LENS	SM	379 216	Carnet de 10 T	0.00 €	Gratuit	sur présentation d'une attestation ASSEDIC et selon revenus
LILLE	SM	1 107 044	Carnet de 10 T	5.10 €	50%	Bénéficiaires du RMI (la réduction est accordée à toute les personnes à charges) domiciliés sur le territoire de la CUJDL
			Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi dont les indemnités ASSEDIC sont < au SMIC ou personnes ayant épuisé ses allocations ASSEIC et non imposables sur le revenu ou stagiaires de la formation professionnelle ou CES ou personnes âgées de moins de 25 ans et titre inscription à l'ANPE, non indemnisés ASSEDIC et domiciliés sur le PTU

## TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

CONDITIONS D'UTILISATION	CIRCUIT DE DISTRIBUTION	PRINCIPE TARIFAIRE	FINANCEMENT DE LA REDUCTION	AO
			AO	
à raison de 5 cartes par mois	Distribution par les CCAS ou les mairies de l'agglomération	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	DIJON
Utilisation illimitée	Achat à la boutique Dolebus	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	DOLE
Sous restriction - validité carte = 1 mois (expire chaque fin de mois)	Office du Tourisme			DOUARNENEZ
				DREUX
Avec ou sans restriction horaire	CUD et OK bus Marine	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
Avec ou sans restriction horaire	CUD et DK bus Marine	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	DUNKERQUE
Avec ou sans restriction horaire	CUD et DK bus Marine	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
Droits valable 3 mois	Rechargement des litres dans tous les points de vente	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	ELBEUF
	Carte délivrée à la Boutique sur présentation des justificatifs	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
				EVREUX
Pas de restrictions d'horaires	Distribués par le Service Social du CCAS			FECAMP
1 seul carnet par mois - Les enfants scolarisés des demandeurs d'emploi ont droit à 50% sur l'abonnement CAMPUS = 7,65€	Accord du CCAS, point de vente réseau	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	FLERS
Les enfants scolarisés des demandeurs d'emploi ont droit à 50% sur l'abonnement CAMPUS = 7,65€	Accord du CCAS, point de vente réseau	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
Aucune spécification	Retrait guichet sur présentation attestation du CCAS et carte annuelle			FONTENAY-LE-COMTE
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU		GRASSE
	La tarification demandeurs d'emploi présentée ici n'est valable que sur pour les habitants du Havre. Chaque commune propose sa propre tarification sociale	Tarifications différentes selon les communes du PTU	Mairies membres de l'AO	HAVRE (LE)
	La tarification demandeurs d'emploi présentée ici n'est valable que sur pour les habitants du Havre. Chaque commune propose sa propre tarification sociale	Tarifications différentes selon les communes du PTU	Mairies membres de l'AO	
Titre non valable sur le "Bus à la carte" (transport à la demande)				ISLE D'ABEAU
	Réductions calculées par le CCAS. Titres distribués par l'exploitant.			LANDERNEAU
sur le réseau TILT	Sur le réseau TILT		AO	
sur le réseau TILT	Sur le réseau TILT		AO	LANNION
sur le réseau TILT	Sur le réseau TILT		AO	
1 seul C10 gratuit par mois	Distribué par le CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	CCAS	LAON
	Espace accusé de l'exploitant	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	LAVAL
10 voyages par mois pendant 3 mois	Demande CCAS, validation SMTC et envoi au domicile de l'exploitant		AO	LENS
	Distribués par l'exploitant	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Distribués par l'exploitant	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	LILLE

TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

AUTORITES ORGANISATRICES	POP 2004	NATURE DU TITRE	PRIX DU TITRE	Taux DE REDUCTION	BENEFICIAIRES ET CONDITIONS D'OBTENTION	
LIMOGES	CA	188 842	Carnet de 10 T	4.25 €	50%	Bénéficiaires de la CMU
			Carnet de 45 voyages par mois	3.85 €	90%	Demandeurs d'emploi, titulaires d'un contrat d'apprentissage, d'un CES, d'un CEC, stagiaires, Rmistes non-demandeurs d'emploi et demandeurs d'asile
			Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Personnes dont les ressources sont < 120% du RMI
LONS LE SAUNIER	C	19 968	Abonnement mensuel	2.00 €	88%	Demandeurs d'emploi
LORIENT	CA	188 280	Abonnement annuel	7€ (coût d'établissement de la carte)	98%	Demandeurs d'emploi, Rmistes, Personnes en insertion, ... demandeurs d'asile sous conditions de ressource de la famille (<=90% SMIC soit 967€)
			Abonnement annuel	7€ (coût d'établissement de la carte)	98%	Enfants de demandeurs d'emploi sous condition de ressources de la famille (<=8% SMIC net, soit 859€)
LOURDES	C	15 679	Abonnement	0.00 €	Gratuit	Bénéficiaires de la CMU
LUNEVILLE	CC	27 804	Billet unitaire ou Carnet de 10	0.4€ ou 3€	50%	Demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RMI, bénéficiaires de l'API sur justificatifs : carte d'identité, carte ANPE, justificatif de RMI
LYON	SM	1 186 605	Abonnement mensuel	15.30 €	65%	Bénéficiaires de l'ASS non imposables et avec un taux journalier inférieur à 20€ ou bénéficiaires de l'ARE non imposables et avec un taux journalier inférieur à 25€ ou salariés sous CES non imposables ou jeunes en parcours d'insertion professionnelle ou Bénéficiaires de la CMUC
			Abonnement mensuel	7.90 €	82%	Rmistes ou jeunes demandeurs d'emploi (18-25 ans) de longue durée (12 mois) en chômage sur les 18 derniers mois) ou bénéficiaires de l'ASS / de l'ARE non imposables et avec un taux journalier inférieur à 14€ ou enfants scolarisés de parents Rmistes titulaires de l'abonnement Pass 2 Partout ou demandeurs du statut de réfugié politique
MACON	SIVU	42 948	Abonnement semestriel	0.00 €	Gratuit	Personnes inscrites à l'ANPE en catégorie 1, domiciliées sur le PTU
MARSEILLE	CU	991 953	Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Titulaire du RMI ou d'un contrat d'insertion en cours
			Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi indemnités par les ASSEDEC, rattachés à un foyer fiscal non imposable sur présentation d'un justificatif de prise en charge ASSEDEC et avis de non imposition
			Abonnement mensuel	6.10 €	69%	Demandeurs d'emploi selon des conditions d'obtention définies par le CCAS de la commune de la Ciotat, qui prend en charge une partie du tarif (12.9€) sur la base du prix de l'abonnement mensuel
			Abonnement semestriel ou annuel	0.00 €	Gratuit	Bénéficiaires du RMI ou Titulaires d'un contrat d'insertion sur présentation d'un justificatif de domicile et d'un justificatif des droits
MARTIGUES	CA	66 696	Abonnement	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi ou en activité sous conditions de ressources
MAUBEUGE	SM	126 338	Abonnement mensuel	9.50 €	67%	Demandeurs d'emploi depuis + de 3 mois sur présentation de l'attestation ASSEDEC ou Bénéficiaires de la CMUC et de l'AME
MENDE	C	13 103	Abonnement annuel	63.00 €	58%	Demandeurs d'emploi et Rmistes, sur présentation des justificatifs à l'achat du titre
			Abonnement mensuel	7.00 €	53%	Demandeurs d'emploi et Rmistes, sur présentation des justificatifs à l'achat du titre
METZ	CA	227 089	Carnet de 10 T	3.75 €	50%	Bénéficiaires de la CMU sur présentation de l'attestation CMUC
MONTAUBAN	CA	61 546	Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi en fin de droits ou Rmistes ou demandeurs d'emploi indemnités, domiciliés sur le PTU, sur présentation de justificatifs (certificat ou attestation)
MONTBELIARD	CA	124 202	Abonnement mensuel	6.20 €	80%	Demandeurs d'emploi, stagiaires et CES
MONTELMAR	C	32 896	Carnet de 10 T	3.70 €	50%	Bénéficiaires de la CMU sur présentation de l'attestation et d'un justificatif de domicile
MONTLUCON	CA	65 411	Abonnement mensuel	12.00 €	50%	Bénéficiaires de la CMUC domiciliés dans la communauté d'agglomération
			Abonnement mensuel	14.28 €	50%	Bénéficiaires de la CMUC domiciliés hors de la communauté d'agglomération
MONTPELLIER	CA	377 664	Abonnement mensuel	3.20 €	91%	Demandeurs d'emploi (16-25 ans) sans revenu ou demandeurs d'emploi > 16 ans en stage ou personnes de + de 16 ans en CES, CEC, CIE, CIVIS, CP, CAE ou demandeurs d'emploi percevant l'ARE, ASS, AI, AFR, FNE ou sous convention de conversion, RMI, API, AES, APE, AAH
			Abonnement	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi résidant dans certaines communes et titulaires de l'ASS ou du RMI (dont le RMA)
MOSELLE ET MADON	CC	22 500	Carnet de 10 ou Abonnement mensuel	7.5€ ou 27€	12% à 13%	Détenteurs de la carte CMU sur justificatif
MOULINS	CA	57 358	Abonnement mensuel	12.00 €	52%	Bénéficiaires de la CMUC
MULHOUSE	SM	238 001	Carnet de 10 T	0.00 €	Gratuit	Personnes en situation de précarité - conditions d'obtention laissées à l'appréciation des maires/CCAS des communes du SITRAM
			Abonnement mensuel	2.1-2 = 12,8€, 3z = 19,20€ et 4z = 25,6€	61%	Personnes en situation de précarité : conditions d'obtention laissées à l'appréciation des maires/CCAS des communes du SITRAM
NANCY	CU	264 657	Carnet de 10 T	3.13 €	64%	Personnes en recherche d'emploi dont les ressources de la famille sont équivalentes au RMI et personnes en CES ayant une indemnité de base
NANTES	CU	568 517	Abonnement annuel	0.00 €	Gratuit	Personnes dont les ressources sont inférieures au SMIC et inscrites à l'ANPE ou non inscrites à l'ANPE mais CEC ou CES ou stage d'insertion ou RMI/PIVA ou dispensés définitivement de recherche d'emploi pour cause d'âge ou de handicap ou de nationalité étrangère en cours de régularisation administrative ou hébergés dans un foyer spécialisé (SDF)
NARBONNE	CA	78 152	Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi dont l'indemnité est inférieure ou égale à 90% du SMIC

## TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

CONDITIONS D'UTILISATION	CIRCUIT DE DISTRIBUTION	PRINCIPE TARIFAIRE	FINANCEMENT DE LA REDUCTION	AO
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	LIMOGES
	Distribution dans les points de vente sur présentation d'un bon retrait de la mairie			
voyages illimités	Titres achetés par le CCAS de Limoges (au tarif Profil 45/31) et cédés gratuitement	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	CCAS	
Aucune restriction	Transporteur			LONS LE SAUNIER
Carte valable 1 an avec coupon d'ayant droit à renouveler tous les trois mois	Boutique transport	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	LORIENT
Carte valable 1 an avec coupon d'ayant droit à renouveler tous les trois mois	Boutique transport	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Carte délivrée par le CCAS			LOURDES
	Carte délivrée par les CCAS		AO	LUNEVILLE
Valable sur l'ensemble du réseau TCL pendant 1 mois civil	Agence TCL	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	LYON
Valable sur l'ensemble du réseau TCL pendant 1 mois civil	Pour les RMistes : gestion et distribution par les CCAS ou la Maison du Département. Pour les autres : agence TCL	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
3€ de frais de dossier	Distribué uniquement à la boutique Transport	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	MACON
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO et CCAS	MARSEILLE
droits attribués pour un an	Droits attribués par le CCAS	sur Marseille		
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO et CCAS	
droits attribués sur 6 mois ou un an		sur Marseille, Allauch ou Plan de Cuques		
	Distribution par les services sociaux			MARTIGUES
Prix maximum : chaque commune délibère avec son conseil municipal sa participation financière - % de réduction par rapport au mensuel salariés à 26,5€	Distribution par les CCAS, les mairies	Tarifications différentes selon les communes du PTU (ce qui explique que les prix indiqués soient des prix max)	AO et mairies membres de l'AO	MAUBEUGE
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	MENDE
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	METZ
40 voyages maxi par mois		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	Mairies membres de l'AO	MONTAUBAN
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	MONTBELIARD
	Attestation délivrée par le CCAS			MONTELMAR
			AO	MONTLUCON
			AO	
La carte sans contact est délivrée dans les agences commerciales au tarif de € (+frais de dossier 3,5€ en cas de renouvellement de carte)	Dossiers traités par des agences spécialisées et rechargement des cartes sans contact dans les agences commerciales TaM, les maisons d'agglomération, les distributeurs automatiques de titres			MONTPELLIER
	Dossiers traités par Hérault Transport			
		Tarification unique sur l'ensemble du PTU		MOSELLE ET MADON
	Distribution par CCAS ou mission locale	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	MOULINS
	Vendu 4,50€ aux communes contre une remise gratuite aux personnes en situation de précarité	TU (Tarification zonale)	AO	MULHOUSE
	Ouverture des droits par les mairies ou les CCAS	TU (Tarification zonale)	AO	
	Distribution en mairie ou par le CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	NANCY
	Distribution par les mairies ou les CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	HANTES
	Transporteur	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	NARBONNE

TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI, PRECAIRES FINANCIERS

AUTORITES ORGANISATRICES		POP 2004	NATURE DU TITRE	PRIX DU TITRE	Taux DE REDUCTION	BENEFICIAIRES ET CONDITIONS D'OBTENTION
NEVERS	CA	73 132				Ce sont les communes du PTU qui appliquent leur politique sociale
NICE	CA	498 570	Abonnement mensuel ou annuel	32€ ou 256€	20%	Demandeurs d'emploi domiciliés dans la CANCA
NIMES	CA	212 710	Abonnement mensuel	0,00 €	Gratuit	Étude des droits par référence aux plafonds CMU et au SMIC : jusqu'au plafond CMU : Gratuité
			Abonnement mensuel	0,00 €	Gratuit	Étude des droits par référence aux plafonds CMU et au SMIC : jusqu'au plafond CMU : Gratuité
			Abonnement mensuel	8,00 €	69%	Étude des droits par référence aux plafonds CMU et au SMIC : Revenus compris entre le plafond CMU et le SMIC
			Abonnement mensuel	8,50 €	65%	Sans plafond de ressources
			Abonnement mensuel	8,00 €	69%	Étude des droits par référence aux plafonds CMU et au SMIC : Revenus compris entre le plafond CMU et le SMIC
			Abonnement mensuel	8,50 €	65%	Ressources < plafond CMU
			Abonnement mensuel	8,50 €	65%	Sans plafond de ressources
			Abonnement mensuel	8,00 €	69%	Étude des droits par référence aux plafonds CMU et au SMIC : Revenus compris entre le plafond CMU et le SMIC
			Abonnement mensuel	8,50 €	65%	Ressources < plafond CMU
			Abonnement mensuel	0,00 €	Gratuit	Étude des droits par référence aux plafonds CMU et au SMIC : jusqu'au plafond CMU : Gratuité
NIORT	CA	99 429	Billet unitaire	0,13 €	89%	Bénéficiaires de la CMU sur présentation de l'attestation et jeunes en insertion
NOEUX-LES-MINES	CC	17 871	Billet Aller-Retour	0,00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi sur présentation de documents ANPE / ASSEDI
OBERNAI	C	11 070	Toute la gamme tarifaire		50%	Toute personne dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L.861-1 du code de la sécurité sociale
ORANGE	C	28 889	Carnet de 10 T	0,00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE
PERIGUEUX	SM	65 512	Carnet de 10 T	2€ (frais d'établissement de la carte)	75%	Demandeurs d'emploi selon des critères différents suivant la commune de résidence
PERPIGNAN	CA	176 027	Carnet de 10 T	5,00 €	36%	Demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE en catégorie 1, 2, 3, âgés de plus de 25 ans, non RMistes, non imposables sur le revenu, non indemnisés au titre de l'ARE à un taux supérieur à 25,01€ et domiciliés dans l'agglomération depuis plus de 12 mois
			Carnet de 10 T	5,00 €	36%	Titulaires d'un CES, non RMistes, non imposables sur le revenu et domiciliés dans l'agglomération depuis plus de 12 mois
POITIERS	CA	128 330	Abonnement	0,00 €	Gratuit	Pris en compte d'une situation particulière (SDF, enfant de demandeur d'asile)
			Abonnement semestriel	0,00 €	Gratuit	RMistes et demandeurs d'emploi sous conditions de ressources (selon les revenus du foyer) résident sur le PTU
			Abonnement semestriel	0,00 €	Gratuit	Demandeurs d'asile en situation régulière, c'est-à-dire pouvant attester d'une démarche engagée (et non autorisés à travailler)
			Abonnement mensuel	0,00 €	Gratuit	CES, stagiaires de la formation professionnelle, salariés à temps partiel sous conditions de ressources
PONTIVY	C	15 044	Titre Jour, Carnet de 10, Abonnement mensuel	Jour : 1€, Carnet de 10 : 7,50€, Mois : 7,50€	50%	Carte Sociale
QUIMPER	CA	87 550	Abonnement annuel	0,00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi et demandeurs d'emploi en formation dont les indemnités sont < au SMIC, bénéficiaires du RMI et ayant-droit adultes, bénéficiaires de l'API, CES, jeunes stagiaires de la formation professionnelle, en contrat d'apprentissage et en contrat de qualification, enfants scolarisés de cas ayants-droits à charge selon critères de revenus
RENNES	CA	380 506	Abonnement	0,00 €	Gratuit	Gratuité sociale accordée à toutes les personnes qui respectent les 3 conditions cumulatives : être autonome fiscalement, être domicilié sur le PTU et disposer de ressources inférieures à un plafond réévalué chaque année : 854,11€ pour une personne seule, 1 199,24 pour un couple, 1 270,37 pour un couple avec 1 enfant, ..., 1 199,24€ pour une personne seule avec 1 enfant...
ROANNE	CA	73 009	Abonnement mensuel	6,70 €	76%	Personnes de plus de 25 ans, sous conditions de ressources
ROCHELLE (LA)	CA	144 705	Carnet de 20 T	0,00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi n'entrant pas dans les cas de prise en charge de la communauté d'agglomération, résident de La Rochelle
			BU ou aide financière ponctuelle	0,00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi n'entrant pas dans les cas de prise en charge de la communauté d'agglomération, résident de L'Houmeau, de moins de 25 ans
			BU	0,00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi n'entrant pas dans les cas de prise en charge de la communauté d'agglomération, résident de Périgny et être titulaire de l'ASS
			Carnet de 7 voyages	0,00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi n'entrant pas dans les cas de prise en charge de la communauté d'agglomération, résident de Aytre et ne percevoir aucune indemnisation

74  
TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

CONDITIONS D'UTILISATION	CIRCUIT DE DISTRIBUTION	PRINCIPE TARIFAIRE	FINANCEMENT DE LA REDUCTION	AO
		Tarifications différentes selon les communes du PTU	Maires membres de l'AO et CCAS	NEVERS
	Agences Ligne d'Azur	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	NICE
valable pendant la durée du contrat		Tarifications différentes selon les communes du PTU	ville de Nîmes	NIMES
Durée annuelle validée tous les trois mois (coupon trimestriel)		Tarifications différentes selon les communes du PTU	ville de Nîmes	
valable pendant la durée du contrat		Tarifications différentes selon les communes du PTU	ville de Nîmes	
durée de validité du titre = 3 mois	Distribué par les CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	ville de REDESSAN	
durée de validité du titre = 3 mois	Distribué par les CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	Ville de BEZOUCE	
durée de validité du titre : annuelle, durée de validité du coupon = 3 mois	Distribué par les CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	Ville de CAVEIRAC	
durée de validité du titre = 3 mois	Distribué par les CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	ville de REDESSAN	
Durée annuelle validée tous les trois mois (coupon trimestriel)		Tarifications différentes selon les communes du PTU	ville de Nîmes	
durée de validité du titre : durée du contrat	Distribué par les CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	Ville de CAVEIRAC	
durée de validité du titre = 3 mois	Distribué par les CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	Ville de BEZOUCE	
	Carte établie et vendue par les CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	NIORT
gratuité limitée à 2 billets AVR par mois	Mairies, CCNE	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	NOEUX-LES-MINES
	Titre délivré par le délégataire à l'agence commerciale	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	OBERNAI
Pas de restriction horaire	Distribution par la société	Tarification unique sur l'ensemble du PTU		ORANGE
	distribué par les mairies	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO et mairies membres de l'AO	PERIGUEUX
	Dossier de demande de carte justificative "Fréquence" valable 3 mois (relève par mairie ou CCAS; carnet Fréquence en vente à l'agence CTPM ou chez les dépositaires)	Tarifications différentes selon les communes du PTU	AO et mairies membres de l'AO	PERPIGNAN
	Participation financière des communes au moyen de chèques transport dont le montant varie suivant les communes, quantité de carnets variable suivant les communes	Tarifications différentes selon les communes du PTU	AO et mairies membres de l'AO	
Attribuée à titre temporaire pour 1 ou 2 mois, utilisation sur lignes régulières et TAD	Mairies et annexes après dépôt d'un dossier	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	POITIERS
validité 6 mois, utilisation sur lignes régulières et TAD	Mairies et annexes après dépôt d'un dossier	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
validité 6 mois, utilisation sur lignes régulières et TAD	Mairies et annexes après dépôt d'un dossier	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Dossier de demande délivré par les mairies ou annexes notification de bénéficiaire par l'AO, achat du titre mensuel dans les points de vente du transporteur	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	
				PONTIVY
	Attestation délivrée par le CCAS	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO	QUIMPER
Durée des droits : 1, 3, 6 ou 12 mois	Droits attribués par le CCAS sur présentation des pièces justificatives : dernier avis d'imposition, justificatif de domicile, tout document utile à la détermination de la moyenne mensuelle des ressources perçues au cours des 3 derniers mois.	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	AO sous la forme d'une compensation tarifaire calculée de la manière suivante : Nombre de coupons en circulation * 90% le prix de 2 C10	RENNES
	Attestation délivrée par le CCAS à remettre ensuite à l'exploitant	Tarification unique sur l'ensemble du PTU	CCAS	ROANNE
Jusqu'à 12 cartes de 20 unités pendant 3 mois	CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	CCAS	ROCHELLE (LA)
52 BU par semestre ou aide financière ponctuelle jusqu'à 80€	CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	CCAS	
52 BU par semestre	CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	CCAS	
2 cartes de 7 unités tous les 2 mois	CCAS	Tarifications différentes selon les communes du PTU	CCAS	

TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

AUTORITES ORGANISATRICES	POP 2004	NATURE DU TITRE	PRIX DU TITRE	TAUX DE REDUCTION	BENEFICIAIRES ET CONDITIONS D'OBTENTION	
ROCHELLE (LA)	CA	144 705	Billet à l'unité ou abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	De mandeurs d'emploi n'entrant pas dans les cas de prise en charge de la communauté d'agglomération, résident de Angoulins et allocataires du RMI
			Carnet de 7 voyages	0.00 €	Gratuit	De mandeurs d'emploi n'entrant pas dans les cas de prise en charge de la communauté d'agglomération. Demande étudiée au cas par cas.
			Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	De mandeurs d'emploi domiciliés sur une commune du PTU et percevant une allocation « SMIC ou stagiaires de la formation professionnelle ou du C.A. ASEA ou jeunes de la mission locale sans emploi, de 16 à 25 ans, domiciliés dans le PTU bénéficiaires de l'AFR
ROCHE-SUR-YON (LA)	C	52 947	Abonnement	0.00 €	Gratuit	Personnes inscrites à l'ANPE, résidant sur le PTU
RODEZ	CA	52 852	Abonnement mensuel, carnet de 10 T, carnet de 25 T	MOIS = 13€, C10 = 3.6€, C25 = 7.5€	50%	De mandeurs d'emploi ou bénéficiaires du RMI ou bénéficiaires de la CMUC ou de l'AME
ROUEN	CA	400 269	Carnet de 10 T	5.30 €	50%	De mandeurs d'emploi répondant à des critères de ressources (ressources < C.U.), domiciliés dans le PTU
			Carnet de 50 T	0.00 €	Gratuit	De mandeurs d'emploi ou bénéficiaires du RMI ou bénéficiaires du complément départemental de Ressources (CDR), sous conditions de ressources et domiciliés dans le PTU
SABLE SUR SARTHE	C	13 560	Abonnement	0.00 €	Gratuit	Bénéficiaires du Passeport Loisirs : Rmistés et demandeurs d'emploi
SAINT-BRIEUC	CA	111 943	Abonnement	14.17 €	45%	De mandeur d'emploi : demande via les CCAS qui appliquent leur propre politique tarifaire
SAINT-CLAUDE	C	12 798	Abonnement mensuel	8.30 €	70%	De mandeurs d'emploi, Rmistés, jeunes de moins de 25 ans sans emploi
			Carnet de 10 T	2.80 €	64%	De mandeurs d'emploi, Rmistés, jeunes de moins de 25 ans sans emploi
SAINT-DIE	C	23 699	Carnet de 10 T	-	de 18 à 67% de réduction	Si : sans condition de ressources (avis d'imposition), justificatif de domicile
SAINTE	SVU	31 979	Abonnement mensuel	2.00 €	91%	De mandeurs d'emploi, CES, Rmistés + Justificatif de domicile + Dernier avis d'imposition + Quotient familial < ou = à 229€/mois
SAINT-ETIENNE	CA	390 412	Abonnement mensuel	7.80 €	77%	Taxe sociale délivrée par certaines mairies pour certains demandeurs d'emploi
SALON-DE-PROVENCE	CA	124 291	Carnet de 15 voyages	6.30 €	30%	Personnes justifiant d'un chômage de longue durée et de fin de droits (A : SEDIC) résident dans le périmètre de la DSP
			Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Bénéficiaires du RMI, domiciliés dans le périmètre de la DSP
			Abonnement mensuel	8.80 €	60%	Personnes justifiant d'un chômage de longue durée et de fin de droits (A : SEDIC) résident dans le périmètre de la DSP
SAUMUR	CA	64 563	Abonnement mensuel ou carnet de 10 T	MOIS = 12€ (-50%), C10 = 6.5€ (-19%)	de 19% à 50% de réduction	De mandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE, bénéficiaires du RMI, de l'API, titulaires d'un CES, d'un CEC ou demandeurs d'asile dont les ressources sont inférieures ou égales à 80% du SMIC net le plus élevé sur justificatif de domicile et de situation
SELESTAT	CC	32 420	BU et carnet de 10 T	BU = 0.20€, C10 = 2€	80%	De mandeurs d'emploi (attestation ANPE et ASSEDIC) ou Rmistés (carte RMI, I + livret de famille) valable pour le bénéficiaire du RMI et ses ayants-droits
			BU et carnet de 10 T	BU = 0.50€, C10 = 4.5€	50%	Titulaires d'un CES, CEC ou bénéficiaires d'une API
SETE	CA	83 594	BU et abonnement mensuel	BU = 0.8€ (20% de réduction), MOIS à 9€ (65% de réduction)	de 20 à 65% de réduction	De mandeurs d'emploi, Rmistés, ASS, CES
SOISSONS	SM	57 376	Carnet de 10 T	2.85 €	53%	Bénéficiaires de la CMU et leurs enfants. Attestation de Sécurité Sociale prévoyant le bénéfice de la CMU et déclaration de revenus.
STRASBOURG	CU	456 551	Abonnement mensuel	3.70 €	90%	Personnes inscrites à l'ANPE, allocataire du RMI, ressources < ou = à 31,50€ / mois et domiciliés dans le PTU
			Abonnement mensuel	0.00 €	Gratuit	Enfants de moins de 18 ans issus de familles défavorisées : RMI, API, familles nombreuses, éducation spécialisée
			Abonnement mensuel	13.50 €	64%	Poursuite d'insertion ou d'accès à l'emploi, ressources < ou = au SMIC et domiciliés dans le PTU
THIONVILLE	SM	178 854	Carnet de 40 voyages	0.00 €	Gratuit	De mandeurs d'emploi (inscription à l'ANPE et justificatif ASSEDIC), Rmistés (notification des droits et paiements de la CAF), CES (copie du contrat d'emploi) ou stagiaires (attestation de l'organisme d'accueil) et résider sur le P.T.U., ressources propres inférieures à 80% du SMIC, le conjoint ne travaillant pas
TOULON	CA	403 743	Carnet de 10 T	5.90 €	33%	De mandeurs d'emploi dont les ressources sont < ou = à 22€/jour ou Rmistés domiciliés sur le PTU
			Billet Aller-Retour	0.00 €	Gratuit	De mandeurs d'emploi domiciliés sur le PTU dans le cadre de la recherche d'emploi
TOULOUSE	SM	785 811	Carte clé + ticket semestriel	0.00 €	Gratuit	Allocataires du RMI et être domicilié dans le PTU
			Carte clé + ticket semestriel	0.00 €	Gratuit	Allocataires du RMI ou inscrits à l'ANPE (déjà bénéficiaires de la gratuité sur le réseau interurbain) domiciliés dans le département
			Carte clé + ticket semestriel	0.00 €	Gratuit	Être inscrit à l'ANPE, être âgé de moins de 65 ans ou CES ou stagiaires de la formation professionnelle dont le revenu < celui d'un CES et résider sur le P.T.U.
TOURS	SM	290 876	Abonnement mensuel	16.90 €	43%	De mandeurs d'emploi inscrits aux ASSEDIC ou personnes suivant une formation indemnisée par les ASSEDIC ou organismes agréés + Revenus du foyer > RMI + résider dans le PTU
			Abonnement mensuel	4.10 €	86%	De mandeurs d'emploi inscrits aux ASSEDIC ou personnes suivant une formation indemnisée par les ASSEDIC ou organismes agréés + Revenus du foyer < RMI + résider dans le PTU



## TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

CONDITIONS D'UTILISATION	CIRCUIT DE DISTRIBUTION	PRINCIPE TARIFAIRE	FINANCEMENT DE LA REDUCTION	AO
16 tickets /mois ou abonnement mensuel	CCAS	Tarifations différenciées selon les communes du PTU	CCAS	ROCHELLE (LA)
	CCAS	Tarifations différentes selon les communes du PTU	CCAS	
1 A/R par jour ouvré (23 jours par mois)	Exploitant, CCAS, mairies des communes		AO	ROCHE-SUR-YON (LA)
	Délivré par le réseau	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Agence commerciale	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	RODEZ
	Carte établie à l'espace Métrobus de la TCAR	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	ROUEN
Libre circulation pour 50 voyages	Carte établie à l'espace Métrobus de la TCAR	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	
		Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	CCAS	SABLE SUR SARTHE
		Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	CCAS	SAINT-BRIEUC
				SAINT-CLAUDE
12 carnets maximum par an				
2 Carnet de 10 T par mois	Distribution par le CCAS			SAINT-DIE
Après 7h50	Obtention à BUSS avec attestation CCAS	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	SAINTE
	Délivré par les mairies	Tarifations différentes selon les communes du PTU		SAINT-ETIENNE
		Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	SALON-DE-PROVENCE
	Distribution de coupon par le CCAS et les mairies		AO et CG 13	
		Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Instruction des dossiers par le CCAS des communes, cartes délivrées par l'exploitant	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	SAUMUR
Validité 6 mois		Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	SELESTAT
		Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	
		Tarifations différentes selon les communes du PTU	AO	SETE
Tarif réduit aussi sur les abonnements enfants : Mois à 5,5€ (50,9% de réduction), TRIM à 14,4€ (50,34% de réduction)	Carte permettant l'achat des titres à tarif réduit est délivrée par le CCAS et le BAS (bureau d'aide sociale)			SOISSONS
	Délivré par les services sociaux des communes	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO (compensation tarifaire) et participation du CG du Bas-Rhin	STRASBOURG
	Délivré par l'exploitant	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Délivré par l'exploitant sur le ctd de la CUS	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO (compensation tarifaire) et participation du CG du Bas-Rhin	
1 carnet de 40 voyages gratuits par mois puis réduction sur l'abonnement mensuel	Dossier à établir auprès de la mairie	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	THONVILLE
	Titres vendus par le délégataire et les dépositaires agréés par lui			TOULON
	Remise de 2 tickets gratuits (A/R) par l'ANPE ou les bureaux municipaux de l'emploi conventionnés			
Droits renouvelables semestriellement	Géré par le CG 31	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO + CG	TOULOUSE
Droits renouvelables semestriellement	Géré par le CG 31	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO + CG	
Droits renouvelables semestriellement	Géré par l'AO	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	
	Pour Tours : vérification des justificatifs et obtention du titre à l'agence commerciale du réseau. Pour les communes hors Tours : vérification des justificatifs en mairie et obtention du titre à l'agence commerciale du réseau	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	TOURS
	Pour Tours : vérification des justificatifs et obtention du titre à l'agence commerciale du réseau. Pour les communes hors Tours : vérification des justificatifs en mairie et obtention du titre de l'agence	Tarifation unique sur l'ensemble du PTU	AO	

## TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

AUTORITES ORGANISATRICES		POP 2004	NATURE DU TITRE	PRIX DU TITRE	TAUX DE REDUCTION	BENEFICIAIRES ET CONDITIONS D'OBTENTION
TROYES	CA	125 051	Abonnement mensuel	3.00 €	91%	Demandeurs d'emploi secourus ou ayant épuisé leurs droits ou personnes âgées de - de 28 ans en recherche d'un premier emploi depuis plus de 6 mois : ou DJJ, CES, RMI et Ressources < au SMIC (CAF et APL comprises)
VALENCE	SIVOM	117 559	Abonnement mensuel ou annuel	8€ ou 88€	73%	Personnes âgées de plus de 26 ans dont les revenus mensuels sont inférieurs ou égaux à 682€
VALENCIENNES	SM	346 945	Carnet de 10 T	8.05 €	24%	Demandeurs d'emploi
			Billet unitaire	0.88 €	33%	Personnes âgées de plus de 18 ans dont le revenu fiscal est inférieur à 80% du SMIC
			Carnet de 5 T	4.40 €	24%	Demandeurs d'emploi
			Carnet de 10 T	0.00 €	Gratuit	Conditions d'obtention laissées à la libre appréciation des communes
VANNES	CA	117 837	Abonnement mensuel	4.70 €	84%	Demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE, stagiaires en insertion, CES, contrat d'apprentissage ou tout contrat de travail précaire, être domiciliés sur le PTU, sous conditions de ressources < ou = au RMI
VENDOME	C	18 510	Abonnement semestriel	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi, Rmistes et leurs ayants-droit
VERDUN	SM	28 017	Abonnement mensuel	12.00 €	35%	Demandeurs d'emploi ou Rmistes
VESOUL	CC	34 438	Carnet de 20 T	0.00 €	Gratuit	Demandeurs d'emploi et Rmistes : Inscription à l'ANPE ou justificatif de RMI, justificatif des ressources du foyer, quittance de loyer, livret de famille pour les enfants à charge + Photo + Justifier de 6 mois de résidence dans la commune
VITRE	CA	56 950	Participation forfaitaire au service TAD	3.00 €	25%	Demandeurs d'emploi - Sur obtention d'une carte de réduction délivrée sur présentation de justificatifs de la situation du demandeur
			Participation forfaitaire au service TAD	2.00 €	50%	Bénéficiaires de la CMU - sur obtention d'une carte de réduction délivrée sur présentation de justificatifs de la situation du demandeur

## TARIFICATION SOCIALE URBAINE : DEMANDEURS D'EMPLOI / PRECAIRES FINANCIERS

CONDITIONS D'UTILISATION	CIRCUIT DE DISTRIBUTION	PRINCIPE TARIFAIRE	FINANCEMENT DE LA REDUCTION	AO
	Titre acheté et délivré à la station centrale du réseau sur présentation du privilège, le privilège est délivré en mairie	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	AO	TROYES
	Espace Bus			VALENCE
billets valables 1 heure	Agences commerciales et dans le réseau des dépositaires	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	AO et CCAS	VALENCIENNES
10 à 15 tickets par mois et par famille	Vendus pour moitié par le SITURV et par les CCAS des communes	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	AO et CCAS	
billets valables 1 heure	agences commerciales et dans le réseau des dépositaires	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	AO et CCAS	
Titre demandeur d'emploi spécifique réservé aux Communes pour leur permettre d'accorder la gratuité		Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	Maires: membres de l'AO	
durée de 1 à 3 mois suivant avis explicite du CCAS	Distribution des contremarques par le CCAS, coupon mensuel vendu dans les points de vente du transporteur	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	AO	VANNES
	Distribution d'une carte gratuite sur présentation d'un justificatif (relevé ASSEDIC), carte renouvelable tous les 6 mois	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	AO	VENDOME
Aucune restriction	Distribution par le CCAS d'une attestation puis vente du titre par le transporteur	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU		VERDUN
	Prise en charge totale et distribution par les CCAS	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	CCAS	VESOUL
	carte de réduction délivrée par l'AO	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	AO	VITRE
	carte de réduction délivrée par l'AO	Tarifcation unique sur l'ensemble du PTU	AO	