

11 février 2015 | mis à jour le 12 février 2015 | par Florence Guernalec

Transports urbains : la Cour des comptes titille autorités organisatrices et opérateurs

Dans son rapport annuel 2015, la Cour des comptes consacre un chapitre aux transports publics urbains. Elle fait un certain nombre de recommandations pour retrouver un équilibre du service malgré les contraintes financières. La Cour des comptes s'attaque, notamment, à la productivité des personnels et encourage les autorités organisatrices à rationaliser l'offre de transport.



© DR

Mutualisation des coûts d'investissement et de maintenance, rationalisation de l'offre de transport, augmentation des tarifs, lutte contre la fraude... Dans son rapport annuel 2015, la Cour des comptes reprend largement les préconisations des professionnels pour retrouver un modèle économique vertueux, notamment celles de l'UTP côté opérateurs, et celles du Gart côté élus.

Temps de travail et productivité

Son chapitre consacré aux transports publics urbains de voyageurs, "[un nouvel équilibre à rechercher](#)", recommande également aux opérateurs "d'engager des discussions avec les représentants des salariés pour mieux adapter le temps de travail à l'activité et réaliser des gains de productivité". Ainsi, elle préconise de lier les augmentations salariales supérieures à l'inflation à la réalisation de gains de productivité. La Cour des comptes rappelle que la masse salariale représente 54% des coûts d'exploitation et que la productivité du personnel, exprimée en nombre de kilomètres par agent, a tendance à régresser (21 415 km en 2002 contre 20 977 en 2012). La Cour des comptes pointe "des politiques accommodantes" sur le temps de travail et les rémunérations, un absentéisme élevé.

La Cour des comptes prend l'exemple de la restructuration du réseau grenoblois qui a permis de baisser le nombre de conducteurs receveurs de 23 équivalent temps plein en 2010, avec un nombre de contrôleurs et d'agents de prévention équivalent malgré la mise en service de deux lignes de tramway. Ce résultat s'explique par un effort sur la formation – 5% de la masse salariale contre un taux légal de 1,90% qui a permis d'instaurer une polyvalence des conducteurs receveurs à la conduite des tramways et des bus. De plus, le contrat de travail des agents ne prévoit pas leur rattachement à un dépôt particulier. Enfin, le plan senior mis en place a permis de lisser la consommation du compte épargne temps et de faciliter ainsi la réduction progressive de l'activité des agents proches de la retraite.

Outils de mesure

La Cour des comptes souligne aussi la nécessité pour les autorités organisatrices (AO) de se doter d'outils "permettant d'analyser la performance de leur réseau [au niveau de chaque ligne] pour en améliorer l'efficacité commerciale". La Cour des comptes s'appuie sur une étude du Laboratoire d'économie des transports qui considère que la structuration des réseaux permet des gains potentiels plus importants que la maîtrise des coûts unitaires de production ou la hausse des tarifs.

Son rapport cite, en exemple, le nouveau service Twisto de l'agglomération caennaise fondé sur une hiérarchisation du réseau lancée en 2009 : articulation entre les lignes à niveau élevé de service, les lignes urbaines, inter-quartiers, express, le transport à la demande.... Cette restructuration a entraîné un accroissement du nombre annuel moyen de voyages par habitant de plus de 9% entre 2008 et 2012.

La variable du stationnement

La Cour des comptes préconise également de transférer à l'ordonnateur de l'AOT, l'ensemble des compétences en matière de stationnement dévolues aujourd'hui aux communes et les pouvoirs de police y afférents. Elle recommande ainsi, "la mise en œuvre d'une politique active de gestion du stationnement" afin d'encourager le report modal de la voiture vers les transports en commun. Concrètement, cela signifie un partage de la voirie plus favorable aux bus et tramways, un développement des parcs relais pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture à l'entrée des villes, un rapport plus incitatif entre le coût du stationnement (incluant les sanctions pour non-paiement) et les tarifs des transports en commun.

La Cour des comptes conclut : "À la lumière des études disponibles et des exemples étrangers, il apparaît que seul le renforcement des politiques de stationnement et les limitations apportées à la circulation des véhicules individuels en centre-ville sont à même d'améliorer la vitesse commerciale et donc l'attractivité des transports urbains."