



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Avenir des petites lignes de bus et de cars régionaux

Question écrite n° 15477

Texte de la question

Mme Catherine Rimbart attire l'attention de M. le ministre des transports sur la situation préoccupante des petites lignes de bus et de cars régionaux desservant les territoires à faible densité. Dans de nombreux espaces ruraux et périurbains, ces dessertes constituent un service essentiel de la vie quotidienne pour des publics qui disposent de peu d'alternatives, en particulier les lycéens, les apprentis, les personnes âgées et plus largement, les habitants ne disposant pas d'un véhicule individuel. Or sous l'effet conjugué de la hausse des coûts d'exploitation, de la dispersion de l'habitat et des contraintes budgétaires pesant sur les collectivités organisatrices, plusieurs de ces lignes voient leur fréquence diminuer, leur parcours être allongé ou leur maintien remis en cause. Cette fragilisation n'est pas un simple sujet d'organisation des transports car elle touche directement à l'égalité territoriale. Pour de nombreux lycéens, la raréfaction des dessertes signifie des temps de trajet plus longs, des correspondances moins fiables et parfois des difficultés accrues d'accès à certains établissements ou filières. Pour les seniors, la disparition d'une ligne régulière peut entraîner un éloignement concret des soins, des commerces, des services publics ou de la vie sociale, accentuant l'isolement dans des territoires déjà marqués par la raréfaction des services de proximité. Cette situation paraît d'autant plus préoccupante que les politiques publiques de mobilité visent parallèlement à réduire la dépendance à la voiture individuelle et à favoriser des mobilités plus durables, y compris dans les territoires ruraux et moyennement denses. Le maintien d'un maillage minimal de lignes régulières ou adaptées apparaît, dans ce cadre, comme une condition de crédibilité de l'objectif de cohésion territoriale autant que de transition écologique. Elle lui demande donc quelles garanties l'État entend apporter pour assurer la pérennité des petites lignes de bus et de cars régionaux qui remplissent une fonction sociale et territoriale essentielle et quels mécanismes de soutien il envisage de mobiliser, en lien avec les régions et les intercommunalités, pour accompagner durablement les dessertes les plus utiles dans les zones à faible densité.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est particulièrement attentif à permettre que des solutions de mobilités variées soient disponibles pour toutes et tous, sur tous les territoires. Comme vous le soulignez, c'est un enjeu de cohésion sociale et territoriale mais aussi de transition écologique. A ce titre, la planification écologique nationale s'appuie largement sur les transports collectifs. L'article 1er de la Constitution affirme que la République française assure l'égalité devant la loi de tous les citoyens, mais aussi que son organisation est décentralisée. Son article 72 garantit la libre administration des collectivités territoriales. En l'occurrence, les bus et cars régionaux que vous évoquez relèvent des collectivités territoriales que sont les régions. C'est à elles, et à elles seules, qu'il revient d'apprécier, compte tenu des moyens qu'elles peuvent mobiliser et des enjeux du territoire, comment ces lignes de transport collectif qu'elles organisent peuvent contribuer au droit à la mobilité défini aux articles L. 1111-1 à L. 1121-2 du code des transports. Ce sont elles également qui doivent fixer les tarifs, qui doivent rester accessibles au plus grand nombre et en particulier aux publics qui n'ont pas accès à la voiture, tout en maximisant les recettes afin de pouvoir développer l'offre de transport ou à tout le moins la maintenir – par exemple au moyen d'une tarification solidaire, fonction du quotient familial. Dans certains cas, il peut s'avérer également qu'une ligne de car ne soit pas la meilleure réponse ; les régions comme les autorités organisatrices locales ont toute latitude pour réfléchir à des solutions complémentaires aux transports collectifs réguliers

(navette et transport à la demande, covoiturage, aménagements cyclables...). Pour sa part, l'État veille à ce que les régions disposent des ressources nécessaires pour subventionner ces services. Dans cette optique, la loi de finances pour 2025 a autorisé les régions à instaurer le versement mobilité régional et rural, un impôt prélevé sur la masse salariale des employeurs de onze salariés et plus, au taux maximum de 0,15 %. Cela représente, à l'échelle de la France, un potentiel de plus de 750 M€ par an. Les autorités organisatrices de la mobilité en zones rurales peuvent également encore solliciter en 2026 le fonds vert pour accompagner la mise en place de nouveaux services de mobilité. L'État veille aussi à ce que toutes les parties prenantes soient associées à la gouvernance de ces transports essentiels. Ainsi, chaque région doit réunir au moins une fois par semestre un comité des partenaires incluant des représentants des organisations professionnelles d'employeurs, des représentants des organisations syndicales de salariés, des représentants des associations présentes sur le territoire, notamment les associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort.

Données clés

Auteur : [Mme Catherine Rimbart](#)

Circonscription : Vaucluse (5^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15477

Rubrique : Ruralité

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 mai 2026](#), page 4550

Réponse publiée au JO le : [14 juillet 2026](#), page 6720