

N° 8632²

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

**relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023
relative au financement de l'exploitation des
transports scolaires par autobus**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.1.2026)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'adapter la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus (ci-après la « loi du 25 mai 2023 »). Le Projet autorise le Gouvernement à adapter les dépenses inscrites dans la loi précitée ainsi que la prolongation de son échéance.

En bref

- La Chambre de Commerce prend note de la prorogation de l'échéance ainsi que de l'adaptation des dépenses inscrites dans la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus.
- Elle s'interroge sur la différence de prix entre les accords-cadres du transport scolaire classique et les dépenses liées à la région sud.
- La Chambre de Commerce approuve le projet de loi sous avis.

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, par l'intermédiaire de son administration compétente, l'Administration des transports publics (ATP), assure l'organisation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par autobus.

La loi du 25 mai 2023 autorise la conclusion de contrats d'un montant maximal de 180.845.186 euros TTC, pour une durée maximale de quatre ans à compter de leur entrée en vigueur.

Comme précisé dans le commentaire de l'article 1^{er} de la loi précitée, une marge temporelle avait été prévue afin d'anticiper un éventuel recours contre une décision d'attribution susceptible de retarder la signature des contrats. Cela explique la date du 15 juillet 2028 initialement retenue dans la loi de financement.

La loi du 25 mai 2023 doit être adaptée pour plusieurs raisons :

- Pour la période restante des accords-cadres en cours (2023–2027), un manque de financement de 10.993.549 euros est constaté après calcul de la valeur actualisée restante.
- Par ailleurs, l'abandon par le TICE de certains services dans le sud du pays entraîne un coût supplémentaire estimé à 18.560.906 euros pour les exercices 2026 et 2027. La reprise du transport scolaire de la région sud à partir de janvier 2026 n'avait pas été anticipée lors de l'évaluation du montant à couvrir par la loi de financement actuelle.
- Pour la période du 12 décembre 2027 au 15 juillet 2028, les coûts additionnels du transport scolaire sont évalués à 43.845.970 euros.
- Enfin, afin de financer les futurs contrats d'exploitation pour les années scolaires 2028/29 à 2030/31 pour l'ensemble des transports scolaires, il est nécessaire de disposer des fonds nécessaires. Le coût

supplémentaire correspondant pour la période de prorogation de la loi du 25 mai 2023 est estimé à 207.566.085 euros.

Donc, au total les prévisions budgétaires actuelles font ressortir un dépassement approximatif de 280.967.000 euros TTC (valeur 1.010,02 au 31 décembre 2024 de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation). Par conséquent, une adaptation de la loi du 25 mai 2023 de cette ampleur s'avère nécessaire. Les dépenses résultant de l'adaptation du Projet ne peuvent donc pas dépasser le montant précité.

Après analyse de la fiche financière, la Chambre de Commerce s'interroge sur la différence de prix entre les accords-cadres du transport scolaire classique et les dépenses liées à la région sud. Selon les calculs de la Chambre de Commerce, le coût par kilomètre dans la région sud semble être 3,7 fois plus élevé que celui du transport scolaire classique. Elle aurait souhaité trouver une explication à cette différence de prix considérable dans le Projet.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres remarques à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs, au commentaire des articles et à la fiche financière qui expliquent le cadre et les objectifs du Projet.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce approuve ce projet de loi sous avis.