

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 3 juin 1971.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan* (1),  
*sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*  
*relatif à l'institution d'un versement à la charge de certains*  
**employeurs dans la Région parisienne,**

Par M. Auguste PINTON,

Sénateur.

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marc Pautet, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, André Picard, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Roger Deblock, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Jean Filippi, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Alfred Kieffer, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouvery, Marcel Legros, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Etienne Restat, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Henri Sibor, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 1732, 1757 et in-8° 412.

Sénat : 268 (1970-1971).

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi soumis à votre examen a *un double objet* : l'un, immédiat : remédier partiellement au déficit des entreprises de transports en commun de la Région parisienne et éviter ainsi la hausse des tarifs à caractère social ; le second, indirect et à portée plus lointaine : créer une mesure supplémentaire de dissuasion à l'égard des employeurs désirant s'installer ou étendre leur entreprise dans le centre de l'agglomération parisienne.

Il n'est pas inutile de rappeler, en effet, que le texte dont nous avons à délibérer ne s'applique qu'à Paris et aux départements limitrophes. Sur ce dernier point, le projet de loi présente donc de nombreuses analogies avec celui que nous avons récemment examiné, relatif aux locaux industriels et à usage de bureaux.

Comme celui-ci, il souligne le fait que la Région parisienne est soumise à un régime particulier et la volonté marquée par le Gouvernement de freiner dans toute la mesure possible son développement.

Nous noterons par ailleurs que *la formule adoptée est en contradiction absolue avec le principe sans cesse affirmé de la vérité des prix* et postule que le déficit d'exploitation de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. est considéré comme inéluctable.

Ceci étant dit et *avant d'aborder l'examen même des dispositions du texte*, nous vous proposons d'étudier successivement les conditions de circulation dans la Région parisienne et la situation financière des deux principales entreprises de transport en commun.

\*  
\* \* \*

### **Evolution des transports dans la Région parisienne.**

Compte tenu de l'augmentation de la population, de l'extension de la zone de peuplement, mais, surtout, de l'accroissement du parc automobile (passé de 400.000 véhicules, en 1945, à 2.100.000 actuellement), en raison également de la concentration des emplois,

du grand commerce et des sources de loisirs au cœur de l'agglomération, le nombre des déplacements quotidiens des habitants a presque doublé en vingt-cinq ans, atteignant le chiffre énorme de 12,5 millions en 1970.

Dans le même temps, ces déplacements ont changé de nature et leur qualité s'est détériorée.

Ce changement de nature s'est traduit, en premier lieu, par la préférence marquée par les usagers pour les moyens de transports individuels, dont la part dans le trafic total s'élève aujourd'hui à 55 %, contre moins de la moitié il y a cinq ans. Cette évolution est due essentiellement à l'automobile, l'utilisation des « deux roues » régressant lentement.

Mais cette vue globale ne rend pas compte d'un phénomène particulier beaucoup plus significatif qui est l'accroissement très rapide du trafic de banlieue à banlieue assuré, pour plus des trois quarts, par les transports individuels. En revanche, le nombre des déplacements s'accroît faiblement entre Paris et sa banlieue et reste sensiblement étale à l'intérieur de Paris.

En résumé, nous constatons un accroissement sensible du rôle de l'automobile privée, quelle que soit la nature des trafics, et une régression générale des transports collectifs en valeur absolue et relative qui affecte, en particulier, à Paris les autobus (— 30 % en cinq ans).

Quant à la qualité du transport, qu'il soit collectif ou individuel, sa détérioration consiste essentiellement dans l'augmentation de la durée des déplacements qui s'établit comme suit pour les 4.300.000 migrations journalières de travailleurs (chiffres 1969) :

	N O M B R E	D U R É E
A l'intérieur de Paris.....	2.250.000	De 10 à 32 minutes.
Paris—Banlieue et Banlieue—Paris....	1.000.000	55 minutes.
Banlieue—Banlieue .....	1.050.000	35 minutes.

Encore ce tableau ne rend-il qu'imparfaitement compte de la réalité, certains déplacements dépassant en fait deux heures !

Cette situation est due pour la plus grande part à *l'encombrement du réseau de surface*, ainsi que le font ressortir les chiffres suivants concernant l'évolution de la vitesse moyenne des autobus et des voitures particulières de 1962 à 1968 :

	1962	1968	DIFFERENCE aux heures de pointe.
	(En kilomètres-heure.)		(En pourcentage.)
<i>Paris.</i>			
Autobus .....	12,4	10,7	— 14
Voitures particulières.....	17,8	17,1	— 4
<i>Couronne urbaine.</i>			
Autobus .....	17,6	14,8	— 16
Voitures particulières.....	25,3	21,6	— 15
<i>Couronne suburbaine.</i>			
Autobus .....	20,5	18,1	— 12
Voitures particulières.....	44,9	43,5	— 3

Toujours pour les heures de pointe, les perspectives 1985 établies dans l'hypothèse d'une amélioration sensible des dessertes ferroviaires et routières (notamment, doublement du R. E. R. Est-Ouest par un R. E. R. Nord—Sud et création de six « pénétrantes » autoroutières) font apparaître :

— à l'intérieur de Paris : une légère progression intéressant essentiellement les véhicules individuels ;

— entre Paris et la banlieue : une progression de 25 % affectant aussi bien les transports collectifs que les véhicules individuels ;

— de banlieue à banlieue : un accroissement supérieur à 100 % (+ 50 % pour les transports collectifs ; + 140 % pour les véhicules privés).

En conclusion de cette étude, il convient d'indiquer que *les déplacements domicile—travail représentent le tiers de la clientèle des transports en commun* mais dépassent nettement ce pourcentage aux heures de pointe. Cet élément est de nature à infirmer, en partie, l'argument suivant lequel le métro et les chemins de fer de banlieue permettent essentiellement aux employeurs de drainer la main-d'œuvre vers leurs usines, leurs ateliers ou leurs bureaux.

## **Situation financière de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. (banlieue).**

En raison de l'insuffisance des tarifs, de la stagnation du trafic et de l'alourdissement des charges générales, *la situation financière de la R. A. T. P. n'a cessé de se dégrader au cours de la dernière décennie* et l'insuffisance des recettes qui était de 524 millions de francs en 1964 sera de l'ordre de 1.020 millions de francs pour l'exercice 1970.

Il en est de même pour les chemins de fer de banlieue pour lesquels l'excédent des dépenses aura atteint 355 millions de francs en 1970, soit à peu près le niveau des recettes.

Le total des subventions versées par l'Etat (70 %) et les collectivités locales de la région parisienne se sera donc élevé à 1.375 millions de francs pour le dernier exercice.

Pour 1971, l'insuffisance globale de recettes est estimée à 1.400 millions de francs dont 531 provenant de l'utilisation des cartes hebdomadaires de travail.

Votre commission ne méconnaît pas les contraintes particulières qui pèsent sur l'exploitation des transports parisiens, mais elle ne pense pas que celles-ci puissent seules justifier un tel déséquilibre financier.

En effet, comme elle l'a signalé maintes fois, les tarifs ont été maintenus chaque année pour des raisons d'ordre politique ou social à un niveau inférieur de 25 à 50 % au module d'équilibre alors que, dans le même temps, les sociétés de transport en commun des grands centres de province étaient obligées de reviser continuellement leurs tarifs pour faire face à leurs dépenses. On en est ainsi arrivé à cette situation paradoxale suivant laquelle les habitants de villes telles que Lyon, Marseille ou Bordeaux, d'une part, paient leurs transports urbains de 25 à 30 % plus cher que les Parisiens et, d'autre part, contribuent indirectement par l'impôt à combler le déficit de la R. A. T. P.

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article premier.*

#### Texte proposé par le Gouvernement.

##### Article premier.

1. Les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, qui emploient des salariés à Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne sont assujetties à un versement assis sur les salaires payés à ces salariés dans la limite du plafond fixé par le régime général en matière de cotisations de sécurité sociale. Les salariés s'entendent et les salaires se calculent au sens du Code de la Sécurité sociale.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 3-2, le versement est affecté à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la région parisienne sont tenues en application de décisions de l'Etat ou du Syndicat des transports parisiens de consentir aux salariés, usagers de ces transports.

#### Texte voté par l'Assemblée Nationale.

##### Article premier.

1. Les personnes physiques...  
... qui  
emploient *plus de neuf* salariés à  
Paris...

... Sécurité  
sociale.

2. Sous réserve des dispositions  
du 2 de l'article 3, le versement...

... transports.  
*Le reliquat éventuel est affecté au  
budget d'équipement desdites entre-  
prises.*

#### Texte proposé par votre commission.

Les personnes... (le reste sans  
changement).

*Supprimé* (cf. art. 2 bis nouveau).

*Observations de la commission.* — Cet article pose le principe de l'assujettissement des employeurs dont les entreprises se trouvent à l'intérieur de l'ancien département de la Seine à une taxe assise sur les salaires de leurs personnels dans la

limite du plafond pris en compte pour le calcul des cotisations de la Sécurité sociale, soit actuellement 1.650 F par mois. Par ailleurs, en raison de l'amendement adopté par l'Assemblée Nationale sur la proposition de M. Fortuit, rapporteur de la Commission de la Production et des Echanges, seuls seront touchés par cette mesure *les employeurs utilisant moins de dix salariés*, ce qui ramène le nombre des entreprises assujetties de 174.354 à 35.063 et celui des salariés concernés, y compris les fonctionnaires, de 3.800.000 à 3.200.000.

Le deuxième alinéa de cet article relatif à l'affectation du versement signifie, en résumé, que la S. N. C. F. et la R. A. T. P. se verront rembourser la perte de recettes résultant pour elles du blocage au moins provisoire du prix de la carte hebdomadaire de travail au niveau actuel.

Par ailleurs, il est précisé que le reliquat éventuel, c'est-à-dire la différence entre le produit du prélèvement et le déficit « social » des transports en commun de la Région parisienne sera affecté au budget d'équipement desdits transports.

Dans les conclusions qu'elle présente plus loin, votre commission dira ce qu'elle pense d'une telle méthode mais, en tout état de cause, elle estime que *ce deuxième alinéa serait mieux à sa place après l'article 2* qui fixe le montant du prélèvement et elle vous propose, en conséquence, d'en faire un article 2 bis.

#### Article 2.

**Texte proposé  
par le Gouvernement.**

Art. 2.

Le taux du versement est fixé par décret dans la limite de 2 % des salaires définis à l'article premier.

**Texte voté  
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 2.

Conforme.

**Texte proposé  
par votre commission.**

Art. 2.

Conforme.

*Observations de la commission.* — Le présent article fixe à 2 % du salaire précédemment défini le plafond de la redevance à laquelle sont assujettis les employeurs. Or, un calcul rapide va nous montrer que ce plafond sera près d'être atteint dès la première année de mise en application de la loi.

En effet, sur la base des effectifs de salariés indiqués ci-dessus et d'un salaire moyen annuel (plafonné) qu'on peut évaluer à 14.400 F, l'assiette de la nouvelle taxe ne devrait pas dépasser 46 milliards alors que *l'insuffisance des recettes à combler est estimée en 1972, pour l'ensemble des transports parisiens, à 760 millions de francs* (1).

Dès le départ, et compte tenu des frais de perception, le taux du versement devra donc être fixé au voisinage de 1,8 % et, dans l'hypothèse d'un maintien du prix de la carte de travail au niveau actuel, il apparaît qu'à partir de 1973 *le taux maximal de la taxe prévu par le présent article devra être révisé.*

Article 2 bis (nouveau).

Texte proposé  
par le Gouvernement.

Art. 2.

2. — Sous réserve des dispositions de l'article 3-2, le versement est affecté à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la région parisienne sont tenues en application de décisions de l'Etat ou du Syndicat des transports parisiens de consentir aux salariés, usagers de ces transports.

Texte voté  
par l'Assemblée Nationale.

Art. 2.

2. — Sous réserve des dispositions du 2 de l'article 3, le versement...  
  
... transports. *Le reliquat éventuel est affecté au budget d'équipement des dites entreprises.*

Texte proposé  
par votre commission.

Art. 2 bis (nouveau).

Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 3, le versement est affecté *en priorité* à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la région parisienne consentent aux salariés, usagers de ces transports. Le reliquat est affecté au budget d'équipement des dites entreprises.

*Observations de la commission.* — Comme elle l'a précédemment indiqué, votre commission vous propose de placer ici les dispositions du deuxième alinéa de l'article premier du texte gouvernemental concernant l'affectation du produit du prélèvement.

Par ailleurs, afin que la présente loi puisse bénéficier éventuellement, non seulement à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P., mais encore à d'autres entreprises de transport en commun qui accordent des réductions aux salariés, votre commission vous propose de supprimer la référence aux décisions de l'Etat ou du Syndicat des transports parisiens.

(1) Dans l'hypothèse prévue du relèvement du module de 0,70 F à 0,90 F au 1<sup>er</sup> août 1971 et de 0,90 F à 1 F au 1<sup>er</sup> août 1972 et d'une augmentation du prix de la carte hebdomadaire de travail à cette dernière date.

### Article 3.

**Texte proposé  
par le Gouvernement.**

**Art. 3.**

1. Les employeurs visés à l'article premier sont tenus de procéder au versement prévu audit article auprès des organismes ou services chargés du recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et des allocations familiales, suivant les règles de recouvrement, de contentieux et de pénalités applicables aux divers régimes de sécurité sociale.

2. Le produit est versé au Syndicat des transports parisiens.

Celui-ci rembourse aux employeurs qui justifient avoir assuré intégralement le transport collectif de tous leurs salariés ou de certains d'entre eux et qui, de ce fait, sont exemptés du paiement de la prime spéciale uniforme mensuelle de transport, la part du versement qu'ils ont effectué en proportion des effectifs transportés par rapport à l'effectif total. Les contestations en matière de remboursement sont portées devant la juridiction administrative.

Ledit syndicat répartit le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté interministériel entre les entreprises de transport public intéressées au prorata des pertes de recettes résultant des réductions de tarifs mentionnées à l'article premier-2.

**Texte voté  
par l'Assemblée Nationale.**

**Art. 3.**

Conforme.

Conforme.

Celui-ci rembourse...

... l'effectif total. *Il rembourse également les employeurs qui occupent les salariés à l'intérieur des périmètres d'agglomération des villes nouvelles.* Les contestations...

... administrative.

Ledit syndicat *utilise* le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté ministériel *pour compenser les pertes de recettes consécutives à l'application de tarifs préférentiels au profit des salariés et, subsidiairement, pour contribuer au financement des budgets d'équipement des entreprises de transport public.* La répartition entre les entreprises est faite dans tous les cas au prorata des pertes de recettes susvisées.

**Texte proposé  
par votre commission.**

**Art. 3.**

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Ledit syndicat répartit le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté interministériel entre les entreprises de transport public intéressées au prorata des pertes de recettes résultant des réductions de tarifs mentionnées à l'article 2 bis (nouveau).

*Observations de la commission. — Cet article précise les modalités de perception de la taxe payée par les employeurs. Votre commission n'a pas manqué d'être surprise que les services de la*

*Sécurité sociale soient ainsi mis à contribution* pour en réaliser le recouvrement, mais il lui est apparu que, seul, cet organisme disposait des données nécessaires concernant les salariés.

C'est également pour des raisons d'ordre comptable que l'exonération dont bénéficient les employeurs dont les salariés travaillent dans les villes nouvelles ne figure pas à l'article premier. En effet, le fichier de la Sécurité sociale ne permettant pas de différencier les salariés par lieu de travail, il appartiendra au Syndicat des transports parisiens de rembourser aux employeurs les sommes qu'ils auront préalablement versées.

Tout en observant que le *système* mis en place lui apparaît relativement *compliqué*, votre commission reconnaît donc qu'il est difficile d'en prévoir un autre. En revanche, étant donné que le principe a été posé à l'article premier, elle ne pense pas qu'il soit nécessaire de préciser à nouveau qu'une part du produit du prélèvement pourra être affectée au budget d'équipement des entreprises de transports publics et ce, d'autant plus qu'il existe aussi des transporteurs privés. Elle vous propose donc d'en revenir, pour le dernier alinéa, à la rédaction du Gouvernement.

#### Article 4.

**Texte proposé  
par le Gouvernement.**

Art. 4.

Le Syndicat des transports parisiens est habilité à effectuer tout contrôle nécessaire à l'application de l'article 3 ci-dessus.

**Texte voté  
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 4.

Conforme.

**Texte proposé  
par votre commission.**

Art. 4.

Conforme.

#### Article 5.

**Texte proposé  
par le Gouvernement.**

Art. 5.

Des décrets fixeront en tant que de besoin les modalités d'application de la présente loi et notamment celles nécessaires pour adapter les dispositions qui précèdent aux règles propres aux divers régimes de sécurité sociale. La présente loi entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1971.

**Texte voté  
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 5.

Conforme.

**Texte proposé  
par votre commission.**

Art. 5.

Conforme.

Ces articles n'appellent de notre part aucune observation.

### **Intitulé du projet de loi.**

Il est apparu assez surprenant à votre commission que *rien dans le titre de cette loi ne rappelle que celle-ci concerne les transports en commun de la Région parisienne*, sans parler du fait qu'il ne s'agit que des employeurs de Paris et des départements limitrophes.

Elle vous propose donc d'indiquer que le projet de loi est « relatif à l'assujettissement de certains employeurs de Paris et des départements limitrophes à un versement destiné aux transports en commun de la Région parisienne ».

### **Conclusions.**

Votre commission tient, tout d'abord, à déclarer que le projet de loi qui lui est soumis lui apparaît comme *un palliatif et un texte de circonstance* qui ne peut en aucun cas régler, à moyen ou long terme, le problème du déficit des transports en commun de la Région parisienne.

Elle s'étonne, *en premier lieu*, qu'une catégorie limitée de citoyens puisse en quelque sorte être tenue comme responsable du déficit d'entreprises publiques et chargée d'en assurer l'équilibre financier sans posséder pour autant aucun moyen d'en redresser ou même d'en contrôler la gestion. Elle se permet, en conséquence, d'attirer l'attention du Gouvernement et du Sénat sur les graves dangers de l'application d'une telle imputation des charges qui pourrait conduire à faire payer demain les crèches et les lycées par les pères de famille, les ports maritimes par les armateurs, etc.

Elle observe, de plus, que si les employeurs bénéficient incontestablement de l'existence des transports en commun, les déplacements domicile-travail ne représentent que le tiers du trafic quotidien de la S. N. C. F.-banlieue et de la R. A. T. P.

Votre commission estime par ailleurs équitable de signaler que les employeurs de la Région parisienne paient déjà sous forme de prime de transport environ 600 millions de francs, soit plus du déficit « social » actuel de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.-banlieue.

Elle a noté également que le nombre des utilisateurs de cartes de travail est très supérieur à celui des salariés et que la subvention dite à caractère social est ainsi étendue abusivement à un grand nombre d'usagers qui ne devraient pas en bénéficier.

Elle déplore, en outre, que contrairement à la formule adoptée pour la S. N. C. F., *aucune solution ne semble même esquissée pour tenter de réduire le niveau des dépenses ou du moins en freiner l'accroissement*. On paraît donc, en quelque sorte, institutionnaliser une situation financière difficilement admissible.

Plusieurs éléments lui permettent cependant de penser qu'un effort de productivité et un emploi plus judicieux des moyens pourraient entraîner de sérieuses économies. C'est ainsi que, sur la R. A. T. P., le nombre de voyageurs par agent est passé de 55.400 à 44.100 de 1966 à 1970 et que 60 % du déficit est imputable au réseau d'autobus, bien que celui-ci n'assure que 30 % du trafic.

Il lui apparaît donc que, moyennant un effort coordonné et suivi, l'écart entre les recettes et les dépenses pourrait être notablement réduit.

Votre commission estime, *en second lieu*, que le montant maximal des ressources que procurera l'institution de la nouvelle taxe, soit 900 millions de francs en 1972, sera rapidement insuffisant, compte tenu des services à rémunérer et des reversements à effectuer à certains employeurs — probablement dès 1973 — pour couvrir la part du déficit correspondant aux cartes de travail, surtout si ces dernières sont bloquées à leur niveau actuel. Le Gouvernement devra donc, avant deux ans, soit relever le taux de référence de 2 % prévu par le projet de loi, soit trouver de nouvelles ressources.

Enfin, *votre commission s'étonne que le Gouvernement ait limité l'application de la taxe aux seuls employeurs de Paris et des départements limitrophes* alors que les chemins de fer de banlieue desservent l'ensemble de la Région parisienne. Une modulation de la taxe en fonction de l'implantation géographique des employeurs lui aurait semblé plus équitable.

Ces réserves faites, il n'est pas douteux cependant que le texte qui vous est soumis aura au moins dans l'immédiat

pour résultat d'établir une meilleure répartition des charges entre les contribuables de province et ceux de la région parisienne, formule que nous n'avons pas cessé de réclamer.

\*

\* \*

Dans cet esprit, tout en faisant les plus expresses réserves sur le caractère et la portée des mesures proposées et compte tenu des amendements qu'elle vous soumet, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter le projet de loi voté par l'Assemblée Nationale en première lecture.

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

### Article premier.

**Amendement :** Au premier alinéa de cet article, supprimer la référence :

1.

**Amendement :** Supprimer le deuxième alinéa de cet article.

### Article additionnel 2 bis (nouveau).

**Amendement :** Après l'article 2, insérer un article additionnel 2 bis (nouveau) ainsi rédigé :

Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 3, le versement est affecté en priorité à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la Région parisienne consentent aux salariés, usagers de ces transports. Le reliquat est affecté au budget d'équipement desdites entreprises.

### Art. 3.

**Amendement :** Rédiger comme suit le troisième alinéa de cet article :

Ledit syndicat répartit le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté interministériel entre les entreprises de transport public intéressées au prorata des pertes de recettes résultant des réductions de tarifs mentionnées à l'article 2 bis (nouveau).

### Intitulé du projet de loi.

**Amendement :** Rédiger comme suit l'intitulé du projet de loi :

*Projet de loi relatif à l'assujettissement de certains employeurs de Paris et des départements limitrophes à un versement destiné aux transports en commun de la Région parisienne.*

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)*

### Article premier.

1. Les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, qui emploient plus de neuf salariés à Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne, sont assujetties à un versement assis sur les salaires payés à ces salariés dans la limite du plafond fixé par le régime général en matière de cotisations de sécurité sociale. Les salariés s'entendent et les salaires se calculent au sens du Code de la Sécurité sociale.

2. Sous réserve des dispositions du 2 de l'article 3, le versement est affecté à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la Région parisienne sont tenues en application de décisions de l'Etat ou du Syndicat des transports parisiens de consentir aux salariés, usagers de ces transports. Le reliquat éventuel est affecté au budget d'équipement desdites entreprises.

### Art. 2.

Le taux du versement est fixé par décret dans la limite de 2 % des salaires définis à l'article premier.

### Art. 3.

1. Les employeurs visés à l'article premier sont tenus de procéder au versement prévu audit article auprès des organismes ou services chargés du recouvrement des cotisations de sécurité sociale et des allocations familiales, suivant les règles de recouvrement, de contentieux et de pénalités applicables aux divers régimes de sécurité sociale.

2. Le produit est versé au Syndicat des transports parisiens.

Celui-ci rembourse aux employeurs qui justifient avoir assuré intégralement le transport collectif de tous leurs salariés ou de certains d'entre eux et qui, de ce fait, sont exemptés du paiement de la prime spéciale uniforme mensuelle de transport, la part du versement qu'ils ont effectué en proportion des effectifs transportés par rapport à l'effectif total. Il rembourse également les employeurs qui occupent les salariés à l'intérieur des périmètres d'agglomération des villes nouvelles. Les contestations en matière de remboursement sont portées devant la juridiction administrative.

Ledit syndicat utilise le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté ministériel, pour compenser les pertes de recettes consécutives à l'application de tarifs préférentiels au profit des salariés et, subsidiairement, pour contribuer au financement des budgets d'équipement des entreprises de transport public. La répartition entre les entreprises est faite dans tous les cas au prorata des pertes de recettes susvisées.

#### Art. 4.

Le Syndicat des transports parisiens est habilité à effectuer tout contrôle nécessaire à l'application de l'article 3 ci-dessus.

#### Art. 5.

Des décrets fixeront en tant que de besoin les modalités d'application de la présente loi et notamment celles nécessaires pour adapter les dispositions qui précèdent aux règles propres aux divers régimes de sécurité sociale. La présente loi entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1971.