

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 décembre 1970.

PROPOSITION DE LOI

*tendant à assurer le développement harmonieux
des transports et de la circulation dans la région parisienne,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Serge BOUCHENY, Jacques DUCLOS, André AUBRY, Fernand CHATELAIN, Georges COGNIOT, Roger GAUDON, Raymond GUYOT, Mmes Marie-Thérèse GOUTMANN, Catherine LAGATU, MM. Fernand LEFORT, Louis NAMY, Guy SCHMAUS, Louis TALAMONI et les membres du groupe communiste (1) et apparenté (2),

Sénateurs.

(Renvoyée à la Commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

(1) *Ce groupe est composé de :* MM. André Aubry, Jean Bardol, Serge Boucheny, Fernand Chatelain, Georges Cogniot, Léon David, Jacques Duclos, Jacques Eberhard, Roger Gaudon, Mme Marie-Thérèse Goutmann, M. Raymond Guyot, Mme Catherine Lagatu, MM. Fernand Lefort, Louis Namy, Guy Schmaus, Louis Talamoni, Hector Viron.

(2) *Apparenté :* M. Marcel Gargar.

Région parisienne. — Transports. — Circulation.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'important problème des transports se pose avec une acuité accrue pour la quasi-totalité de la population de la région parisienne. Se rendre à son travail ou à ses études, se déplacer pour régler ses problèmes administratifs ou personnels, rendre visite à ses parents, à ses amis, s'en aller faire ses achats, etc. devient source de véritables problèmes pour chacun d'entre nous.

L'insuffisance des transports est un des aspects les plus criants du sous-équipement de la région parisienne.

Ainsi, chacun se déplace de plus en plus mal, la durée du trajet, aller et retour, pour un salarié avoisine en moyenne 1 h 30 par jour.

Ceux qui ont la possibilité de se déplacer en disposant du métro ou du réseau S. N. C. F. en région parisienne sont la plupart du temps entassés dans les wagons inconfortables, vétustes et bruyants (près de 72 % du matériel est considéré comme ancien, 5 % date de la période précédant la première guerre mondiale).

La longue attente aux stations d'autobus précède les embouteillages interminables dont pâtissent notamment ceux qui sont contraints d'utiliser leur voiture particulière. Ces difficultés infligent chaque jour à des millions de travailleurs des conditions déplorable de transport d'autant plus pénibles qu'elles viennent s'ajouter à la fatigue quotidienne d'une journée de travail.

En ce domaine, comme en tant d'autres, les intérêts vitaux des populations se heurtent aux seuls intérêts des monopoles et de leur pouvoir.

Des solutions rapides s'imposent, et les nombreuses protestations et manifestations des usagers ont déjà permis d'obtenir quelques satisfactions dans ce domaine des transports.

Le parti communiste français et ses groupes parlementaires formulent des propositions concrètes et réalistes visant exclusive-

ment l'intérêt commun des travailleurs et de la population qui constituent un véritable projet « pour une politique de transports au service du progrès social ».

Elles s'inscrivent dans le combat général mené sur le plan économique, social et politique, pour créer les conditions d'une relève démocratique ouvrant la perspective du socialisme dans notre pays.

**I. — La politique gouvernementale
subordonnée aux intérêts des monopoles,
est incompatible avec l'intérêt général.**

Le souci du pouvoir n'est pas de répondre aux besoins de la population, mais uniquement, aux prix de quelques adaptations rendues indispensables, d'ajuster étroitement les transports et la circulation à ses objectifs généraux.

Les réalisations se décident sous une multitude de pressions politiques, économiques et sociales. Mais en tout état de cause, les capitalistes qui bénéficient quotidiennement des transports publics pour leurs activités lucratives, refusent de financer sur leurs profits les besoins en matière de transports collectifs.

La politique actuelle vise à faire payer aux travailleurs, aux usagers, aux contribuables, les réalisations dont les monopoles ont besoin.

Devant le mécontentement grandissant, le Gouvernement est obligé de prodiguer des promesses. En réalité, il s'agit pour lui de parer au plus pressé pour empêcher une aggravation de la situation qui risquerait de devenir incompatible avec les besoins économiques et industriels.

Mais comme les sommes proposées sont notoirement insuffisantes, les transformations réalisées ou en cours sont toujours en retard sur les besoins qui croissent très vite.

Niant la notion de service public, l'Etat remet aux grandes sociétés privées des secteurs entiers d'activité des établissements publics (R. A. T. P., S. N. C. F., Ponts et Chaussées).

Il s'oriente vers la privatisation de tous les secteurs rentables tels autoroutes à péages, exploitation privée de lignes urbaines, parkings privés construits avec les crédits publics, etc.

Non seulement l'Etat laisse empirer la situation, mais il en tire des profits non négligeables pour les monopoles.

Les tarifs des transports en commun subissent des augmentations injustifiées. Les impôts sur l'automobile se multiplient sous diverses formes et les ressources du Fonds spécial d'investissement routier (F. S. I. R.) sont détournées.

L'urbanisation actuelle permet avant tout aux grandes banques, aux promoteurs immobiliers, des spéculations et des plus-values foncières exorbitantes sur les terrains bâtis et non bâtis. On se prépare même à autoriser l'urbanisation le long des nouvelles autoroutes ce qui réenclenchera le développement en « taches d'huile » que le schéma directeur de la région parisienne prétendait vouloir enrayer.

A partir d'une enquête sur les prix des terrains, faites par la « Fédération nationale des constructeurs promoteurs » on a pu évaluer en 1965 que ces plus-values représentent chaque année 15,15 milliards. Lorsqu'on saura que ces références concernent seulement Paris et les localités de la première couronne, on pourra mesurer les profits gigantesques réalisés dans l'ensemble de la région et du pays.

Il faut ajouter que le taux d'intérêt des placements fonciers est de 21 % par an.

Pour tenter de faire accepter une telle politique contraire à l'intérêt général, le pouvoir tente d'opposer entre elles les populations de la région parisienne à celles de province, ou encore, les usagers des transports en commun à ceux qui doivent utiliser leur voiture particulière.

L'argumentation officielle oppose les transports collectifs aux transports individuels. Il est inexact de prétendre que l'amélioration indispensable des transports en commun passe par des mesures contre les automobilistes. Il s'agit là de deux problèmes différents à régler, mais dont les usagers des transports en commun comme ceux de la voiture particulière sont victimes.

Par exemple, l'entassement invraisemblable dans le métro ou dans les trains aux heures de pointe n'est pas dû à l'usage de l'automobile. Au contraire même, puisque, en bonne logique, empêcher la circulation des voitures à ces heures de pointe augmenterait encore l'entassement dans le métro. La seule solution est de prendre des mesures spécifiques en matière de transports collectifs.

On ne peut accepter les mesures coercitives que le pouvoir envisage de prendre pour limiter l'usage de l'automobile parce qu'elles ont essentiellement un caractère de classe et de discrimination sociale.

L'augmentation des impôts de toutes sortes, des amendes, du stationnement payant ne vise jamais à empêcher l'usage de la voiture à la population en général, mais seulement aux plus défavorisés.

Par ailleurs, le Gouvernement dit aux populations de province : « vous payez le déficit des transports en commun de la région parisienne », mais aux populations de la région parisienne, il dit : « vous payez les subventions trop élevées aux petites et moyennes exploitations agricoles ».

Or, la région parisienne dont l'importance nationale a été maintes fois soulignée, constitue un point d'appui, un support précieux pour le développement des autres régions.

Le développement harmonieux de la région parisienne est d'intérêt national.

La région parisienne est une des cinq plus grandes concentrations urbaines avec New York, Londres, Tokio et Moscou.

Elle compte actuellement 1/6 de la population française dans un cercle de 60 kilomètres de rayon, superficie représentant seulement 2 % du territoire national.

C'est un élément capital du développement de l'économie française : point de jonction entre le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest du territoire national, elle s'ouvre largement aux échanges et à la coopération internationale. Mais pour assurer cette fonction, la région parisienne doit elle-même se développer de façon harmonieuse du point de vue de la population, des industries, du commerce, des emplois, des équipements collectifs.

Le pouvoir est incapable de dominer ce développement. Ses efforts d'adaptation, imposés par les besoins d'une économie moderne, se font toujours au milieu de contradictions politiques, économiques et sociales et sont guidés avant tout par la recherche du maximum de profits. Il en résulte un développement anarchique et déséquilibré.

Par les objectifs essentiels du VI^e Plan, il veut sacrifier : pouvoir d'achat et niveau de vie des salariés, logement, enseignement, équipements sociaux et culturels, etc.

Le régime capitaliste est seul responsable du sous-équipement de la région parisienne.

Dans cette métropole que constitue Paris et sa banlieue, le problème des transports ne manque pas de prendre une importance aiguë, due à la concentration de population et des grandes activités administratives, commerciales et industrielles. La moitié du chiffre d'affaires de toutes les entreprises françaises y est réalisé :

— une urbanisation rationnelle de la région parisienne est nécessaire. Elle ne peut s'effectuer sans une étroite harmonisation entre la politique de l'emploi, du logement et de la circulation ;

— aucun effort sérieux n'est fait pour coordonner les emplois et les lieux d'habitation soit par leur implantation, soit par le développement de moyens de transports rapides et confortables.

Il en résulte une augmentation considérable des migrations alternantes. Actuellement 800.000 banlieusards viennent chaque jour à Paris et ce chiffre sera porté à 1 million d'ici à 1975.

Seulement 58 % des actifs travaillant à Paris résident dans ce département. Cette proportion est de 78 % dans la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, de 67 % dans les Hauts-de-Seine.

Aux heures de pointes, entre 7 et 10 heures, on compte jusqu'à 3 millions de déplacements (chiffre qui sera doublé d'ici la fin du siècle).

Or le réseau actuel de transports en commun ne permet pas d'assurer certains déplacements.

Pendant les heures de pointe, si 75 % de la population de la capitale peut utiliser les moyens de transports collectifs, de banlieue à banlieue cette proportion tombe à 30 % seulement.

L'incapacité du régime à dominer les problèmes de l'urbanisation planifiée au service de la population est patente.

Le pouvoir et ses représentants firent grand bruit autour de l'élaboration du schéma directeur de la région parisienne. Le parti communiste français dénonçait le contenu technocratique de cette élaboration et l'absence complète de précisions sur les moyens de financement. Quelques réalisations ont été faites mais pour l'essentiel ce plan est devenu caduc, car le développement de la région parisienne reste comme nous venons de le voir soumis à la loi du profit.

Toutes les catégories sont frappées :

— *les usagers* : non seulement, ils sont soumis aux conditions pénibles du transport, mais ils ont eu à supporter depuis 1967 une hausse des tarifs R. A. T. P. de 90 %. Désormais, le Gouvernement se propose ouvertement, sous couvert de sa politique dite de vérité des prix, de supprimer les subventions et d'inclure dans le prix du billet l'amortissement complet du matériel et les énormes charges fiscales de la R. A. T. P. L'objectif est en fait de renoncer au caractère de service public des transports en alignant leur gestion sur les impératifs d'un équilibre financier qui domine le secteur privé ;

— *les travailleurs des transports* sont touchés par l'intensification de la productivité. Les reconversions professionnelles rendues nécessaires avec la modernisation sont insuffisantes. Les menaces de déclassement, de licenciements, de pertes de salaires, les difficultés d'avancement pèsent sur eux.

Les travailleurs des transports subissent de longs horaires de travail, des repos insuffisants. Le personnel des transports routiers n'a toujours pas de statuts, de même que les chauffeurs de taxi salariés et les petits propriétaires n'ont pas de garanties ;

— *les contribuables, les collectivités locales* se voient transférer une part croissante des charges financières antérieurement assumées par l'Etat.

Avant 1959, la répartition de la subvention assurant l'équilibre financier de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. banlieue était de 80 % pour l'Etat, le reste étant à la charge de la ville de Paris et des départements de la région parisienne.

Par suite du décret du 7 janvier 1959, l'Etat n'assume plus que 70 % de la subvention. Cette mesure augmente de moitié les charges des collectivités locales.

Or l'Etat perçoit, lui, les impôts acquittés par la R. A. T. P. et la S. N. C. F.

De plus, après leur avoir fait obligation de l'entretien de la voirie nationale traversant les agglomérations, le pouvoir veut imposer un fardeau supplémentaire aux budgets départementaux et communaux en leur imposant l'essentiel des charges liées à toute amélioration des transports en commun et de la voirie.

Les propositions du préfet régional Doublet de constituer deux réseaux de transports en commun, l'un de « base », l'autre « supplémentaire », l'Etat se désintéressant du réseau dit « supplémentaire »

qui comprendrait l'écrasante majorité des lignes d'autobus de Paris et de banlieue, accroîtraient les charges financières de la ville de Paris et des départements.

Alors que l'Etat draine la masse des impôts directs et indirects, la plus grande part du coût des équipements collectifs incombe aux collectivités locales.

Le pouvoir s'attaque à la fois aux usagers, aux travailleurs, aux finances locales. Il impose à celles-ci une charge insupportable qui se traduit par une augmentation des impôts.

Ainsi il veut faire supporter aux départements et aux communes la responsabilité de sa propre carence.

Le tableau ci-dessous montre comment se traduit dans la réalité la participation respective de l'Etat et des collectivités locales à l'équilibre financier de la R. A. T. P. L'Etat récupère sous forme d'impôt l'essentiel des subventions qu'il verse à la R. A. T. P.

	ETAT	VILLE DE PARIS et départements de la région parisienne.
	(En millions de francs.)	
Subventions versées	532	228
Impôts perçus	— 348	— 0
Participation réelle	184	228

II. — Un programme en dix points, pour l'amélioration des transports et de la circulation en région parisienne.

Il faut mettre la région parisienne à l'heure de notre temps :

— à la loi du profit, aux appétits sans frein des puissances d'argent, le parti communiste français oppose une politique sociale, moderne et démocratique pour un développement harmonieux de la région parisienne, assurant le bien-être de l'ensemble de la population ;

— pour une solution d'ensemble aux transports et à la circulation, il faut voir loin et grand. Le retard est énorme : il faut des crédits, des moyens importants. Les techniques existent pour des réalisations d'envergure dans des délais rapprochés. C'est la politique actuelle qu'il faut changer ;

— à notre époque, les moyens de transports et de circulation doivent répondre aux besoins grandissants des déplacements, ils doivent se développer en liaison avec les emplois, le logement, les équipements sociaux et administratifs. Pour résoudre ces grands problèmes de la région parisienne, il faut un système de transports modernes, économiques, au débit rapide. Des transports en commun confortables couvrant toute la région sont la meilleure solution. Transports collectifs et transports individuels ne s'opposent pas. Ils sont des moyens complémentaires. L'usage de l'automobile est un fait social qui continue et continuera à se développer ; il est un élément économique important pour la région, y compris pour les petites et moyennes entreprises ;

— des transports collectifs efficaces, avantageux seraient le moyen le mieux adapté aux déplacements quotidiens et permettrait alors le libre choix des moyens des transports ;

— actuellement, les travailleurs, la population n'ont pas la possibilité de choisir. Ils supportent des transports en commun inconfortables, fatigants, insuffisants ou vétustes et à des prix élevés. L'inexistence même de transports collectifs notamment dans les banlieues, les contraint d'avoir recours à l'automobile. alors que le réseau routier reste inadapté ;

— les travailleurs, les usagers qui n'ont eu ni le choix de leur habitation, ni celui de leur travail, n'ont pas à supporter le coût des transports, et une politique gouvernementale qui encourage le développement anarchique de la région parisienne ;

— à la population de la région parisienne, le parti communiste français propose ce programme en dix points qui établit une autre politique des transports et de la circulation.

**ÉLABORATION DÉMOCRATIQUE
D'UN PROGRAMME DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
DE LA RÉGION PARISIENNE**

1° La région parisienne s'urbanise à un rythme accéléré et il faut imposer un développement, une implantation harmonieuse de l'habitat, du travail, des équipements sociaux, des transports en commun et de la circulation. Un « programme directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne » s'inscrivant dans le cadre d'un plan d'expansion économique, social et culturel

peut y pourvoir. Seul un gouvernement démocratique pourra l'élaborer avec les collectivités locales, avec les organisations syndicales et sociales et avec l'ensemble de la population.

2° Dans l'immédiat, nous exigeons que tout projet important de construction de logements, d'implantation d'emplois, de construction d'établissements administratifs, de bâtiments scolaires et universitaires soit obligatoirement accompagné de mesures concrètes concernant la desserte par les transports en commun publics (ferrés et routiers).

Moderniser, développer les transports... Priorité aux transports en commun :

3° Une desserte convenable exige le mariage d'un réseau « grandes distances » couvrant l'ensemble de la région parisienne, complété par un réseau « courtes distances » permettant d'atteindre tous les centres de travail et d'habitation.

Ce double réseau implique :

— que la R. A. T. P. desserve l'ensemble de la région parisienne ;

— d'achever le R. E. R. est-ouest de Saint-Germain à Briec-Comte-Robert, de réaliser d'autres R. E. R. nord-sud et la liaison Orly—Roissy ;

— l'utilisation et la modernisation des lignes S. N. C. F. petite et grande ceintures ou d'autres rocades intermédiaires ;

— le prolongement des lignes de métro en banlieue, raccordement de la ligne de Sceaux au R. E. R. à Châtelet ;

— l'allongement des quais de métro pour permettre l'extension des rames ;

— l'aménagement des correspondances et des accès, amélioration du confort par le remplacement et la modernisation du matériel vétuste ; accélération des fréquences (métro, train, bus) ; maintien du service au-delà de 21 heures en banlieue ;

— la réouverture des lignes S. N. C. F. de banlieue fermées au trafic des voyageurs et aménagement de nouvelles gares.

Adaptation du réseau routier :

4° Aménager, développer le réseau routier par l'augmentation du nombre des couloirs prioritaires et par la réalisation d'autoroutes, routes, voies rapides, passages dénivelés, carrefours

à plusieurs niveaux liés à l'urbanisation nouvelle et à la rénovation des villes. Les réglementations nécessaires à la circulation automobile doivent viser à une meilleure utilisation du réseau routier (circulation, stationnement, parkings, déplacement des piétons, horaires de livraison des marchandises).

Dans l'immédiat, nous demandons :

— l'achèvement du périphérique en 1971 et son raccordement aux autoroutes ;

— construction accélérée des voies rapides départementales et interdépartementales — rocade de banlieue, voies sur berges — aménagement des ponts ;

— aménagement des carrefours les plus fréquentés par des ouvrages appropriés (toboggans, carrefours à plusieurs niveaux, passages dénivelés, échangeurs) ;

— ouverture de parcs de stationnement gratuits à la périphérie de Paris, à proximité des gares et des grands centres d'activités.

Un véritable service public géré démocratiquement :

5° Les transports en commun ont un caractère social et ne peuvent être une source de profits. Les équipements doivent être à la charge de la collectivité publique, avant tout de l'Etat, le tarif voyageur ne couvrant que les frais de fonctionnement.

6° L'organisation, la gestion des transports doivent être démocratiques et sous le contrôle des élus régionaux, cantonaux, municipaux ; des usagers ; du personnel des transports et des Ponts et Chaussées ; des représentants de l'administration. Nous demandons la création d'un établissement public régional des transports et de la circulation pour diriger et coordonner la R. A. T. P., les services régionaux de la S. N. C. F. et des Ponts et Chaussées ; contrôler le secteur privé des transports ; gérer l'ensemble des ressources ; impulser les recherches pour de nouveaux moyens de transports.

Les tarifs doivent être accessibles à tous :

7° Carte unique des transports valable pour toute la région parisienne et payée par les employeurs (donnant droit à deux voyages quotidiens pendant six jours. Elle ne doit pas entraîner de perte de salaire).

8° Tarification unique sur tous les réseaux R. A. T. P. et suppression de la double tarification sur les lignes n° 8, le R. E. R. et la ligne de Sceaux. Extension du tarif S. N. C. F. banlieue à toute la région parisienne.

9° Réduction à 50 % pour les lycéens, étudiants, retraités, économiquement faibles. Gratuité pour les élèves durant la scolarité obligatoire.

10° Pas de péages sur les autoroutes urbaines, ni de stationnement payant. Des parkings publics gratuits, pas d'augmentation des amendes.

Un plan financier.

Il faut donner aux transports et à la circulation les moyens financiers exigés par la situation.

Les réalisations que nous préconisons sont urgentes. Or, au rythme actuel, les équipements déjà insuffisants prévus au schéma directeur de la région parisienne seraient achevés, dans le meilleur des cas, à la fin du siècle seulement.

L'intolérable situation actuelle durerait donc encore des dizaines d'années.

Il en est ainsi uniquement parce que les moyens financiers sont hors de proportion avec les besoins.

Doubler les crédits du VI^e Plan.

Il faut et il est possible de réaliser en dix ans l'essentiel des équipements que nous proposons et qui changeraient radicalement la situation actuelle.

On estime à environ 75 milliards le coût des réalisations nécessaires.

Nous proposons que la somme prévue de 15 milliards soit doublée, 30 milliards seraient donc à investir de 1971 à 1975.

Pour le Plan suivant, il faudrait encore augmenter les crédits de 50 %. Ainsi pourraient, jusqu'en 1981, être réalisés 75 milliards d'équipements.

Priorité aux transports en commun.

Dans l'utilisation de ces sommes, la priorité aux transports doit être assurée. Nous proposons que les deux tiers des crédits que nous réclamons pour le VI^e Plan soient affectés à ce secteur. Ainsi les transports en commun seraient dotés de 20 milliards, soit

près du triple de ce qui est envisagé actuellement, ceci sans nuire aux infrastructures routières qui disposeraient de 10 milliards au lieu des 7,5 prévus.

Ces propositions sont réalistes, de l'argent, il y en a.

Il convient principalement d'augmenter les crédits pris sur le budget de l'Etat.

Ce principe est juste, équitable et réaliste. D'une part, 85 % de la masse des impôts directs et indirects vont à l'Etat. Mais celui-ci ne participe que pour 33 % au coût des équipements collectifs, le reste incombant aux collectivités locales.

Par contre l'Etat consacrerait aux crédits militaires, dans les cinq prochaines années, 168 milliards, soit cinq fois plus que le total des sommes que nous demandons de consacrer aux transports en commun et à la circulation.

Par ailleurs, la région parisienne fournissant 55 % des ressources fiscales directes du pays, il est équitable d'exiger que les crédits d'Etat destinés à son équipement soient considérablement accrus.

C'est essentiellement par l'augmentation de ces crédits et sans accroître la contribution des collectivités locales que doit être couverte la plus grande part des dépenses.

Nous demandons que la part de l'Etat dans le financement des grands travaux soit portée à 75 %.

Les crédits d'Etat devraient donc s'élever à 22 milliards.

Consacrer une plus grande partie des milliards prélevés par l'Etat sur les automobilistes à l'amélioration du réseau routier.

De 1971 à 1975, l'Etat prélèvera 110 milliards sur les usagers de l'automobile (impôts sur les carburants, vignettes, etc. et sans compter la T. V. A. sur l'achat et l'entretien des voitures). La seule taxe sur l'essence produira 79 milliards. Or l'Etat n'affecte en 1971 que 18 % de son produit au Fonds spécial d'investissement routier, au lieu des 22 % prévus à l'origine.

Nous demandons pour 1971 le respect du pourcentage de 22 % et, pour les années suivantes, son augmentation régulière jusqu'à 40 % en 1975.

Cela est possible, le produit de la taxe sur les carburants progressent chaque année de 9 %, au rythme de l'accroissement du trafic, et devant atteindre 18 milliards et demi en 1975 au lieu de 13 milliards en 1971.

Ainsi, le Fonds spécial d'investissement routier serait doté de 24 milliards 587 millions pour la durée du VI^e Plan.

Nous demandons, compte tenu du fait que la région parisienne compte 25 % des voitures immatriculées en France, qu'au moins 20 % des crédits affectés au Fonds lui reviennent, soit 5 milliards.

Pas de charges d'investissement pour la R. A. T. P.

Il faut dégager le budget de la R. A. T. P. de tout ce qui concerne les investissements. Ceux-ci étant d'utilité publique doivent être assurés par la collectivité.

Les 4 milliards imputés par le VI^e Plan à la charge des entreprises de transports en commun, et principalement de la R. A. T. P., doivent être financés par l'Etat.

Créer des ressources nouvelles :

— une partie importante des réalisations nécessaires pourrait être couverte par l'institution d'une taxe spéciale et progressive sur les plus-values foncières. Cette taxe ne devrait pas se répercuter sur le prix des loyers ;

— nous demandons l'institution d'une « taxe spéciale des transports », de taux progressif, payée par les entreprises industrielles et commerciales occupant plus de cent salariés. Elle rapporterait 2 milliards et demi durant le VI^e Plan ;

— revision des concessions de parkings et de garages construits avec des fonds publics. Les collectivités publiques doivent en recevoir une rémunération en rapport avec l'effort financier consenti ; elles devront en récupérer la pleine jouissance dans les plus brefs délais et mettre ces ouvrages à la disposition de tous les usagers ;

— recherche d'un allègement des coûts de réalisation des infrastructures par un contrôle strict des marchés, sans nuire à la qualité des ouvrages.

Enfin pour coordonner l'ensemble des problèmes et étudier de nouvelles solutions techniques, il apparaît rationnel de créer un établissement public régional du transport et de la circulation. Cet établissement démocratiquement géré n'empiéterait en aucune façon sur les prérogatives des collectivités locales.

Il dirigerait l'ensemble de la politique des transports dans la région ; il coordonnerait la R. A. T. P., les services régionaux de la S. N. C. F. et des Ponts et Chaussées, ainsi que le secteur privé des transports.

C'est cet organisme qui générerait l'ensemble des ressources financières (crédits d'Etat, taxations spéciales, emprunts, etc.). Son rôle serait également important dans la promotion de techniques nouvelles. Il devrait être doté des moyens nécessaires pour procéder aux études et aux recherches nécessitées par les progrès scientifiques et techniques.

Telles sont les considérations qui nous conduisent, Mesdames et Messieurs, à vous demander de bien vouloir adopter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

TITRE I

De l'Office régional des transports et de la circulation.

Article premier.

Il est créé un établissement public régional à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière dénommé « Office régional des transports et de la circulation ».

Art. 2.

L'Office assure, conformément à un programme approuvé par le Conseil de Paris et les Conseils généraux de la région parisienne, l'ensemble de la politique des transports et de la circulation dans la région parisienne. Il coordonne la R. A. T. P., les services régionaux de la S. N. C. F. et des Ponts et chaussées et le secteur privé des transports.

Il a pour mission de promouvoir la modernisation des moyens de transports et de circulation. A ce titre, il effectue ou fait effectuer les études et les recherches nécessitées par les progrès scientifiques et techniques. Il prend des mesures nécessaires pour réaliser la participation démocratique de la population à l'élaboration de ses programmes.

Art. 3.

Des représentants de la direction et du personnel de la R. A. T. P., de la S. N. C. F., des Ponts et Chaussées et du secteur privé des transports devront siéger au conseil d'administration de l'Office ainsi que des membres du Conseil de Paris, des Conseils municipaux et des Conseils généraux de la région parisienne.

Art. 4.

Un organisme technique de l'Office contrôle les marchés passés par l'Office et les établissements publics dont il coordonne l'activité, afin d'alléger les coûts de réalisations sans nuire à leur qualité.

Art. 5.

L'Office est chargé de gérer les ressources financières affectées aux transports de la région parisienne, et notamment :

- 1° Le produit de la taxe progressive due par les établissements occupant plus de cent salariés ;
- 2° Les produits des emprunts ;
- 3° Les subventions de l'Etat ;
- 4° Une part du produit de la taxe sur les plus-values foncières.

TITRE II

Dispositions financières.

Art. 6.

Il est institué une taxe spéciale des transports. Cette taxe progressive est mise à la charge des employeurs qui étaient soumis au versement forfaitaire prévu à l'article 231 du Code général des impôts.

Cette taxe est due chaque mois pour les établissements occupant plus de cent salariés et situés dans les sept départements de la région parisienne.

Cette taxe est fixée comme suit :

Etablissements employant de 100 à 200 salariés.....	20 F.
Etablissements employant de 200 à 1.000 salariés.....	25 F.
Etablissements employant plus de 1.000 salariés.....	30 F.

Art. 7.

Avant le 1^{er} juillet 1970 le Gouvernement déposera un projet de loi tendant à instituer une taxe spéciale et progressive sur les plus-values foncières sans qu'elle se répercute sur le prix des loyers.

TITRE III

Pour un plan d'urgence.

Art. 8.

Les crédits dégagés au titre II seront utilisés par l'office régional des transports et de la circulation à la réalisation prioritaire des objectifs suivants :

— la desserte spéciale des grandes cités et l'organisation des transports vers les gares ;

— l'extension de la R. A. T. P. à toute la région parisienne ;

— l'achèvement du R. E. R. Est—Ouest, la réalisation d'un R. E. R. Nord—Sud et la création d'une liaison Orly—Roissy ;

— l'utilisation des petites et grandes ceintures S. N. C. F. et leur modernisation ;

— le prolongement des lignes de métro en banlieue, le raccordement de la ligne de Sceaux au R. E. R. à Châtelet ;

— l'amélioration du confort, l'accélération des fréquences, le maintien du service d'autobus au-delà de 21 heures dans toutes les banlieues ;

— la réouverture des lignes S. N. C. F. fermées au trafic et l'aménagement de nouvelles gares.

L'adaptation du réseau routier par la réalisation, en liaison avec les rénovations des villes et de l'urbanisation nouvelle, de routes, d'autoroutes raccordées au périphérique, de voies rapides départementales et interdépartementales ; l'aménagement des ponts et de carrefours à plusieurs niveaux ;

L'ouverture de parkings d'intérêt régional provisoires et gratuits.