

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1978-1979

Rattachée pour ordre au procès-verbal de la séance du 5 janvier 1979.

Enregistrée à la Présidence du Sénat le 9 février 1979.

PROPOSITION DE LOI

*étendant les conditions du versement destiné aux transports
en commun et les modalités d'utilisation de son produit,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Marcel DEBARGE, Claude FUZIER, Philippe MACHEFER,
Pierre NOË, Bernard PARMANTIER, Louis PERREIN, Robert
PONTILLON et les membres du groupe socialiste (1), appa-
renté (2) et rattachés administrativement (3),

(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. Charles Allié, Antoine Andrieux, André Burroux,
Gilbert Bolla, Noël Berrier, Marcel Brégère, Jacques Carat, Marcel Champaix, René
Chazelle, Bernard Chochoy, Félix Clédial, Raymond Courrière, Georges Dagonia, Michel
Darras, Georges Dayas, Marcel DebARGE, René Debesson, Henri Duffaut, Guy Durbec,
Emile L.rieux, Léon Eckhoutte, Claude Fuzier, Jean Geoffroy, Roland Grimaldi, Robert
Guillaume, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Robert Lacoste, Tony Larue, Robert Lau-
courtet, Louis Longuevee, Philippe Machefer, Marcel Mathy, André Méric, Gérard
Miaville, Paul Mistral, Michel Moreigne, Jean Nayrou, Pierre Noë, Bernard Parmantier,
Jean Périoler, Louis Perrein, Maurice Pic, Edgar Pissani, Robert Pontillon, Roger Quillot,
Mlle Irma Rapuzzi, MM. Roger Rinchet, Robert Schwint, Abel Sempé, Franck Séruaclet,
Edouard Soldani, Marcel Souquet, Georges Spénaie, Edgar Talhades, Henri Touman,
Jean Varlet, Maurice Vérillon, Emile Vivier.

(2) Apparenté : M. Henri Agarande.

(3) Rattachés administrativement : DEM. Léon-Jean Grégory, Albert Pen.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La loi n° 73-640 du 11 juillet 1973 autorisait certaines communes et établissements publics à instituer un versement destiné aux transports en commun et fixait les conditions de l'affectation du produit de cette taxe parafiscale.

Le décret n° 74-933 du 7 novembre 1974 étendait aux communes et établissements publics de plus de 100 000 habitants les dispositions de la loi précédente.

Les deux textes ont permis aux collectivités locales qui pouvaient en bénéficier de trouver les ressources qui leur permettent de mener une action de développement de leur réseau de transports collectifs et de mettre en place des systèmes tarifaires incitatifs à leur utilisation, notamment par les salariés usagers de ces transports pour leurs déplacements domicile—travail.

Ils ont incité les communes qui n'atteignaient pas le seuil de 300 000 habitants (puis de 100 000 habitants) à se regrouper au sein d'établissements publics auxquels était transférée la compétence transports urbains et donc à traiter au bon niveau les problèmes d'organisation et de gestion des réseaux de transports : ainsi aujourd'hui quarante-six agglomérations ont institué le versement transport sur les quelque soixante (hors région parisienne) qui ont la possibilité de le faire.

Il apparaît aujourd'hui qu'un pas supplémentaire doit être fait pour étendre le champ d'application du versement transport. En effet :

— de nombreuses villes moyennes ou agglomérations de taille modeste éprouvent également le besoin d'organiser un véritable service public de transports urbains mais n'ont pas les moyens financiers de le faire ;

— les transports interurbains, souvent vitaux pour le maintien d'un tissu rural, connaissent une grave crise à la fois structurelle et financière. Pour faire face aux difficultés qu'ils rencontrent, il n'existe aucune autorité organisatrice, disposant de moyens financiers, qui puisse les prendre en charge et veiller à ce que le service public qu'ils remplissent ne s'éteigne pas.

La possibilité ouverte aux établissements publics régionaux de disposer des économies que ferait la SNCF en fermant certaines lignes omnibus ferroviaires pour passer des contrats avec des trans-

porteurs routiers, outre qu'elle constitue un transfert de responsabilité politique de l'Etat vers les régions sans que ces dernières aient les moyens réels, juridiques et financiers, d'assumer ces responsabilités, est sans doute très insuffisante pour permettre le salut de l'activité des transports interurbains de voyageurs.

A cet égard, la modification de la loi de 1949 concernant la coordination des transports et de ses décrets complémentaires d'application serait souhaitable en vue de donner aux collectivités locales (région et département) les moyens de mettre en œuvre une politique des transports des voyageurs qui respecte leur caractère de service public et de traiter au fond le problème de ce qu'il est convenu d'appeler les « droits patrimoniaux ». Un texte de loi est en préparation sur ce sujet et sera déposé prochainement.

Dans la plupart des grandes agglomérations, de très nombreux travailleurs sont obligés d'effectuer de longues et pénibles migrations journalières pour se rendre de leur domicile à leur lieu d'emploi. Ceux qui ne résident pas dans une zone où un système du type « carte orange » a été institué et qui habitent à plus de 75 kilomètres de l'entreprise qui les emploie, ne bénéficient actuellement d'aucune réduction lorsqu'ils utilisent les transports collectifs. Il y a là une injustice sociale qu'il est temps de pallier.

Par ailleurs, dans les agglomérations qui perçoivent le versement transport, les modalités législatives et réglementaires de l'utilisation de son produit sont très limitatives et peuvent conduire à des situations où le versement transport n'étant pas pleinement utilisé, il resterait à la charge des communes ou établissements publics un déficit résiduel qu'elles devraient combler sur leurs ressources fiscales propres. Il y a lieu d'assouplir et de mieux adapter les possibilités d'utilisation du versement transport afin de permettre à cette taxe de jouer pleinement son rôle.

Enfin, il y a lieu de remarquer que l'assiette des salaires utilisée pour le calcul du versement transport pénalise dans une certaine mesure les activités utilisant beaucoup de personnel.

Il serait sans doute souhaitable d'envisager le recours à une autre assiette traduisant mieux le poids économique des activités imposées. Ainsi, l'utilisation du critère « marge brute d'autofinancement » serait de notre point de vue plus satisfaisante.

Cependant, la mise en place des moyens pratiques d'utilisation d'un tel paramètre demanderait un temps important. Aussi, proposons-nous, dans une première étape, de maintenir les salaires comme assiette, en gardant comme perspective la modification à terme de cette assiette.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun urbains et interurbains lorsqu'elles emploient plus d'un ouvrier salarié :

— dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 50 000 habitants ;

— dans le ressort d'un district ou d'un syndicat de collectivités locales créé en application du code d'administration communale et compétent pour l'organisation des transports urbains, lorsque la population de l'ensemble des communes faisant partie de ces établissements publics atteint le seuil sus-indiqué ;

— et dans les départements qui décideraient, après l'élaboration d'un plan d'organisation départementale des transports de voyageurs, de prendre en charge les problèmes de transports collectifs hors du ressort des communes, communautés urbaines ou établissements publics compétents en matière de transports urbains.

Art. 2.

Le versement est 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 et assimilés s'entendent et les salaires se calculent au sens des législations de la Sécurité sociale.

Art. 3.

Le versement est institué par délibération du conseil municipal, du conseil de l'organe compétent de l'établissement public ou du conseil général. Son taux est dans les mêmes formes fixé ou modifié dans les limites des pourcentages suivants des salaires définis à l'article 2 :

— 3 % dans la région Île-de-France à l'intérieur du périmètre de compétence du Syndicat des transports parisiens et de l'établissement public qui pourrait ultérieurement se substituer à ce syndicat ;

— 1,5 % dans les communes ou établissements publics de plus de 200 000 habitants ;

— 1 % dans les communes ou établissements publics dont la population se situe entre 50 000 et 200 000 habitants ;

— 0,5 % dans les départements en dehors du ressort des communes ou établissements publics de plus de 50 000 habitants compétents en matière de transports urbains.

Toutefois, si la commune ou l'établissement public ont décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif, cette limite peut être portée à 3 %.

Art. 4.

Sous réserve des dispositions de l'article 5, paragraphe 2, le versement est affecté en priorité au financement de la compensation intégrale des réductions de tarifs que les entreprises de transport collectif urbain, suburbain et interurbain consentent aux salariés usagers de ces transports, avec l'agrément de la collectivité locale.

Le solde éventuel du versement transport pourra être utilisé par les communes, établissements publics ou département pour le financement des investissements spécifiques aux transports collectifs comme pour celui des coûts de fonctionnement des réseaux de transports collectifs urbains, suburbains ou interurbains qui auront fait l'objet d'une convention de gestion entre la collectivité locale et les entreprises de transport qui exploitent les réseaux.

Art. 5.

Tout salarié justifiant d'un emploi localisé dans une zone où a été institué le versement transport bénéficiera pour ses déplacements domicile—travail d'un tarif social sur les transports collectifs quels qu'ils soient :

— du type « carte orange » si ce système tarifaire a été instauré dans l'agglomération concernée et si le salarié réside dans la zone d'application dudit système ;

— analogue à celui instauré par la loi du 29 octobre 1921 et ses décrets complémentaires dans le cas contraire.

Le produit du versement transport sera utilisé par les communes ou établissements publics compétents pour assurer le financement de cette disposition.

Art. 6.

Les employeurs visés à l'article 1^{er} 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 les pénalités applicables aux divers régimes de Sécurité sociale.

Les organismes ou services précités précomptent sur les sommes recouvrées une retenue pour frais de recouvrement dans des limites fixées par décret.

Le produit est versé au budget de la commune, de l'établissement public ou du département qui remboursent les versements effectués :

a) Aux employeurs qui justifient avoir assuré le logement permanent sur les lieux de travail ou effectué intégralement le transport collectif de tous leurs salariés ou de certains d'entre eux, au prorata des effectifs transportés ou logés par rapport à l'effectif total ;

b) Aux employeurs, pour les salariés employés à l'intérieur de certains périmètres d'urbanisation ou de certaines zones d'activité industrielle ou commerciale, prévues aux documents d'urbanisme et désignées par la délibération visée à l'article 3.

Les contestations en matière de remboursement sont portées devant la juridiction administrative.

La commune, l'établissement public ou le département répartit le solde sous déduction d'une retenue pour frais de remboursement, en fonction des utilisations définies à l'article 4.

Art. 7.

Le département peut utiliser une partie du versement transport pour subventionner les communes ou établissements publics de moins de 50 000 habitants qui en feraient la demande en vue de l'organisation sur leur territoire d'un transport urbain dont ils assureraient seuls la responsabilité.

Art. 8.

La commune, l'établissement public ou le département est habilité à effectuer tout contrôle nécessaire à l'application de l'article 5 ci-dessus.

Art. 9.

Des décrets fixent, 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.

Art. 10.

La présente loi annule et remplace la loi n° 73-640 du 11 juillet 1973 et le décret n° 74-933 du 7 novembre 1974. Elle entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1979.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.