

N° 460

# SÉNAT

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 7 juillet 1982.

## 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 la participation des employeurs au financement des transports publics urbains.*

Par M. Michel CHAUTY,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, *président* ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, *secrétaires* ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Pierre Croze, Marcel Daunay, Bernard Desbrière, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss Pierre Lacour, Robert Lancournet, Bernard Laurent, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Jean-Marie Rausch, René Régnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Splingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vade pied, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 876, 948 et in-8° 189.

Sénat : 431 (1981-1982).

---

*Transports urbains. — Collectivités locales - Communes - Entreprises - Etablissements publics - Financement - Politique des transports urbains - Salariés - Transports en commun - Transports parisiens - Versement de transport - Code des communes - Code du travail.*

Mesdames, Messieurs,

En préambule à l'étude du projet de loi soumis à notre examen, il est apparu nécessaire à votre Commission de souligner, comme l'a fait excellemment notre collègue Jean-Pierre Destrade, rapporteur du texte à l'Assemblée nationale, le rôle indispensable des transports collectifs en milieu urbain et, pour répondre à certaines déclarations, de rappeler l'effort considérable effectué en France, notamment depuis 1960, pour développer et moderniser cette technique, tant à Paris qu'en province.

Le problème des déplacements de personnes en zone urbaine n'est pas nouveau ainsi que l'attestent les récits parus dans les gazettes dès la fin du Moyen âge sur les « embarras de Paris », mais la question a pris une acuité particulière en raison du développement de la dimension et de la population des villes où habitent aujourd'hui près de trois Français sur quatre. De plus, le renchérissement du coût des logements au centre des cités a contraint un grand nombre des salariés à habiter dans des banlieues de plus en plus lointaines, c'est-à-dire à des distances croissantes de leur entreprise. Une telle situation se traduit par le flux et le reflux journaliers d'importants courants de personnes, non seulement entre le centre et l'extérieur, mais, phénomène plus récent, dans la zone périphérique.

Concernant l'agglomération parisienne, des enquêtes très complètes effectuées il y a quatre ans mais toujours valables en ordre de grandeur, rendent compte de cette situation et de cette évolution.

Ces études donnent notamment des renseignements significatifs portant sur la répartition et la motivation des déplacements effectués ainsi que sur les moyens utilisés.

On note en effet tout d'abord que pour l'ensemble de l'Île de France, sur 18,3 millions de déplacements quotidiens « motorisés », 3 100 000 s'effectuent de Paris à Paris, 3 500 000 entre Paris et sa banlieue et 11 700 000 de banlieue à banlieue. Par ailleurs, ces derniers apparaissent seuls en progression, si bien que la part de ceux-ci — qui n'excluent pas la traversée du centre de la capitale — est passée de 55 à 63 % au cours de la dernière décennie.

Au plan de la motivation, ces migrations quotidiennes se décomposent comme suit (sur 17,2 M. identifiés :

Domicile-travail	: 5 400 000 (31,3 %)
Affaires professionnelles	: 2 300 000 (13,3 %)
Motifs personnels	: 6 700 000 (38,9 %)
Ecole	: 1 600 000
Autres	: 1 200 000

Quant aux modes de transport utilisés, la part des uns et des autres varie très sensiblement suivant les zones.

C'est ainsi qu'à l'intérieur de Paris et entre Paris et la banlieue, près de 60 % de migrants utilisent les transports en commun tandis que cette proportion tombe à 15 % et moins pour les déplacements de banlieue à banlieue.

Au total, et pour l'ensemble de la région, la place de la voiture restait donc prépondérante en 1979 avec 56 %, tandis que celle cumulée des « deux roues », du ramassage scolaire et des transports « ouvriers » ne représentait que 14 %, ce qui situait les transports en commun au voisinage de 29 % (33,5 % aux heures de pointe).

Quant aux taxis, dont l'effectif est de 14 300, leur trafic annuel était estimé à 120 millions de voyageurs (essentiellement dans le centre), soit 0,3 million par jour (1,2 %).

Nous ne disposons malheureusement pas d'indications du même ordre pour les agglomérations de province, mais il apparaît certain que les transports en commun y occupent une place nettement plus faible qu'à Paris.

Comme nous l'avons précédemment indiqué, les pouvoirs publics se sont préoccupés depuis longtemps du problème des transports en zone urbaine. L'œuvre accomplie au cours des quinze dernières années est particulièrement spectaculaire concernant le métro parisien pour lequel l'effort d'investissement a conduit à une véritable mutation de la R.A.T.P., hier archaïque et enfermée pour l'essentiel dans les limites de Paris, en un réseau moderne qui pousse ses antennes bien au-delà des boulevards des maréchaux.

En 1965, en effet, le métro comportait 169 km de lignes desservant 336 stations et une seule ligne régionale, la desserte de Sceaux-St Rémy les Chevreuse — héritée de la SNCF — qui avait une longueur de 36 km.

L'effort a porté, tout d'abord, sur *l'infrastructure*. Le *métro* proprement dit, dispose en effet aujourd'hui de 22 km de voies nouvelles desservant 22 stations supplémentaires, toutes situées en banlieue, et les gares ont été prolongées à Paris et à l'extérieur, pour donner accès à des rames de 6 voitures. Quant au RER, 64 km ont été ouverts à la circulation et une première interconnexion Ouest-Est, Nord-Sud a été réalisée à travers Paris.

Autre aspect de la modernisation des installations fixes, la multiplication des escaliers mécaniques, passés de 87 à 630 et des appareils de ventilation en ligne et en station, dont le nombre atteint 300 contre 95 il y a 16 ans.

Toujours au titre des infrastructures, il convient de noter cette fois sur le *réseau de surface* la *multiplication par cinq des abris* au point d'arrêt des autobus.

Mais le matériel roulant n'a pas non plus été négligé. Alors qu'en 1965 85 % des voitures du métro dataient encore d'avant-guerre, toutes, aujourd'hui, ont au plus 15 à 20 ans, — avec une moyenne de 11 ans — et nombreux sont même les matériels de seconde génération en service.

De même, pour les autobus, l'âge moyen est actuellement de 6 ans (au lieu de 15) et une commande annuelle de 300 voitures permet de maintenir ce seuil.

Ainsi, en dehors du confort nettement amélioré de l'ensemble du réseau, la R.A.T.P. offre aujourd'hui à ses 7,5 millions d'*usagers journaliers* une capacité accrue de 20 % pour le métro, de 35 % pour les autobus et de 50 % si on inclut le R.E.R.

Telle quelle, la Régie supporte avantageusement la comparaison avec tous les transports en commun des grandes agglomérations étrangères et les succès remportés à l'exportation par sa filiale commerciale, SOFRETU, ne sont pas étrangers à son excellente image de marque.

L'effort entrepris en *province* n'est pas moins important qu'il s'agisse des métros de Lyon et de Marseille, mis en service en 1978 ou des transports en site propre en construction ou programmés, notamment à Lille, Saint-Etienne, Strasbourg, Clermont-Ferrand et Nantes, ou encore des subventions contractuellement accordées à de nombreuses villes pour moderniser leurs réseaux.

Si, donc, beaucoup reste encore à faire pour moderniser et développer les transports urbains et améliorer ainsi les conditions de vie de beaucoup de nos compatriotes, il serait inéquitable d'ignorer l'importance des travaux entrepris et menés à bien par les gouvernements précédents au plan des infrastructures et du matériel.

Mais l'objet même du présent projet de loi nous conduit également à faire le point des aides financières actuellement accordées aux réseaux parisiens et provinciaux, tant pour l'exploitation que pour l'équipement.

## **CONTRIBUTIONS FINANCIÈRE DE L'ÉTAT, DES COLLECTIVITÉS ET DES EMPLOYEURS**

### **Situation en région parisienne**

Concernant la région parisienne, la nécessité est apparue, d'un soutien financier de l'Etat et des collectivités de la région parisienne à l'exploitation de la R.A.T.P., contrepartie, il faut bien le reconnaître, d'une limitation systématique des tarifs, ceux-ci intervenant dans l'évaluation des indices du coût de la vie.

En dehors des participations de l'Etat aux investissements, cette prise en charge du déficit fut ainsi assumée à 70 % par l'Etat et, à 30 % par Paris et les collectivités locales de la région des transports parisiens.

Dès 1948, il apparut cependant nécessaire et équitable de faire participer les employeurs (Etat et entreprises) à cet effort financier. Tel fut l'objet de l'arrêté du 28 septembre 1948 qui contraignait tous les employeurs à verser à leurs salariés, une prime uniforme mensuelle, sensée les dédommager de leurs dépenses de transport. Le montant de cette prime plusieurs fois majoré depuis sa création, est resté depuis 1970 fixé à 23 F.

Mais cette mesure laissait entier le problème du déficit des transports parisiens et ceci conduisit le Gouvernement à faire adopter par le Parlement une loi du 12 juillet 1971 assujettissant les entreprises implantées en région parisienne et employant plus de 9 salariés, à un versement destiné aux transports en commun de cette région.

Le taux maximal autorisé de ce versement, exprimé en pourcentage des salaires, est aujourd'hui, après modification de la loi initiale, en 1975 et 1977, de 2 % à Paris et dans la petite couronne et de 1,5 % dans les départements de la grande couronne.

Sa destination est triple :

- compensation intégrale des réductions tarifaires à caractère social,
- investissements spécifiques aux transports collectifs,
- couverture des dépenses d'amélioration, de réorganisation, d'extensions ou de créations de services conventionnellement admises.

L'incidence de ces dispositions financières est loin d'être négligeable puisque la contribution totale directe des employeurs au titre des transports a ainsi atteint en région parisienne, pour l'exercice 1971, au titre cumulé de la prime et du versement de transport : 4 152 millions de francs, somme qui représente environ 70 % des dépenses imputables aux déplacements domicile-travail et 31 % des dépenses totales d'exploitation S.N.C.F. banlieue et R.A.T.P.

Par ailleurs, les employeurs font ressortir, à juste titre, qu'à travers les subventions versées par les collectivités (30 %) et l'Etat (70 %), alimentées en partie par leurs impôts, leur apport indirect est également substantiel. A titre d'exemple, on peut en effet estimer que 53 à 54 % des impôts locaux sont payés par les entreprises.

Une deuxième approche de la question prenant en compte cette fois *l'ensemble des dépenses d'exploitation* (S.N.C.F. + R.A.T.P.) prévues pour 1982 fait apparaître que le montant de celles-ci, soit 15 696 millions de francs, pour 1982, sera couvert à 34,6 %, seulement par les usagers (contre 46,8 % en 1971), 22,9 % par les employeurs, 36,5 % par l'Etat et les collectivités et 6,1 % par des ressources diverses.

*De tels chiffres donnent la mesure de l'aide consentie aux transports en commun de la région parisienne, aide dont nous ne contestons pas qu'elle soit justifiée mais dont il serait vain de nier l'importance.*

### **Situation en province**

Le versement transports institué à Paris en 1971 a été étendu, une première fois aux villes de plus de 300 000 habitants par la loi du 11 juillet 1973 à un taux maximum de 1 %, ou même de 1,5 % en cas

de réalisation d'infrastructures « lourdes » de transport collectif. Le seuil de population des agglomérations concernées a été ramené par décret du 7 novembre 1974 à 100 000 habitants. Il est actuellement perçu dans 53 villes ou agglomérations.

Pour les cinquante villes qui étaient concernées en 1981, on estime à 2 217 millions de francs les sommes collectées auprès des entreprises productives. Cette participation des employeurs le plus souvent égale au maximum autorisé par la loi — soit 1 % de la charge salariale, exceptionnellement, 1,5 % — varie bien entendu sensiblement suivant le caractère résidentiel, commercial ou industriel des villes en cause, mais elle est, dans tous les cas, *largement supérieure aux dépenses afférentes à la compensation des réductions tarifaires consenties aux seuls salariés*, ce qui permet en outre, de couvrir de façon substantielle les dépenses d'investissement ainsi que les frais promotionnels et le déficit éventuel des lignes nouvelles.

Ainsi, la charge financière d'exploitation supportée par les villes de province au titre de leurs transports urbains se trouve-t-elle très sensiblement réduite de même d'ailleurs que les tarifs pratiqués bien que la part des dépenses prises en charge par les voyageurs soit en province notablement supérieure à celle incombant aux usagers parisiens.

La répartition, pour l'exercice 1970, des sources de financement des dépenses d'exploitation pour les 50 agglomérations bénéficiant du versement « transport » rend compte de cette situation.

AGGLOMÉRATIONS	Population Agglomération I.N.S.E.E. 1975	Répartition entre les sources de financement en % des dépenses de fonctionnement (1980)		
		Recettes commerciales	Versement transport	Collectivités locales
Aix-en-Provence .....	110 659	63,1	31,8	5,1
Amiens .....	152 997	34,7	65,3	0
Angers .....	188 695	39,7	45,1	15,2
Angoulême .....	100 528	46,6	36,5	26,9
Annecy .....	103 543	40,7	33,6	25,7
Avignon .....	162 562	27,5	24,2	48,3
Bayonne .....	121 471	52,1	46,2	1,7
Belfort .....	75 995	38,7	27,5	33,8
Besançon .....	126 349	46,7	32	21,3
Bordeaux .....	612 006	38,5	34,9	26,6
Boulogne .....	100 581	58,3	36,8	4,9
Brest .....	190 812	47,2	25,8	27
Caen .....	181 390	46,9	32,5	20,6
Cannes .....	258 479	77,9	22,1	0
Chambéry .....	88 081	57,0	n.d.	n.d.
Clermont-Ferrand .....	253 244	53	37	10
Dijon .....	208 432	43,3	8,3	48,4
Dunkerque .....	186 934	46,4	26,8	26,8
Grenoble .....	389 088	38,6	33,6	27,8
La Rochelle .....	100 649	52,7	1,7	45,6
Le Havre .....	264 422	50,1	26,7	23,2
Le Mans .....	192 057	42,9	22,3	34,8
Lille .....	935 882	49,7	n.d.	n.d.
Lorient .....	105 172	46,4	46,9	6,7
Lyon .....	1 170 660	65,0	13,1	21,9
Marseille .....	1 070 912	54,7	9,6	35,7
Maubeuge .....	97 484	46,9	53,1	0
Metz .....	181 191	51,8	21,8	26,4
Montbéliard .....	132 434	40,7	n.d.	n.d.
Montpellier .....	211 430	60,7	31,5	7,8
Mulhouse .....	218 743	51,3	35,7	13
Nancy .....	280 069	63,2	36,8	0
Nantes .....	453 500	39,8	17,2	43
Nice .....	437 566	63,1	26,6	10,3
Nîmes .....	131 638	30,0	67,3	2,7
Orléans .....	209 234	53,1	43,6	3,3
Pau .....	126 859	54,4	n.d.	n.d.
Perpignan .....	117 689	55,1	30,0	14,9
Poitiers .....	98 554	34,4	47,4	18,2
Reims .....	197 021	39,9	51,0	9,1
Rennes .....	229 310	46,8	34,1	19,1
Rouen .....	388 711	51,4	38,8	9,8
Saint-Etienne .....	334 846	53,5	23,1	23,4
Strasbourg .....	365 323	59,8	34,4	5,8
Toulon .....	378 430	57,4	27,7	14,9
Toulouse .....	509 939	49,6	22	28,4
Tours .....	234 746	60,5	39,5	0
Valence .....	104 330	40,8	36,9	22,3
Valenciennes .....	350 599	62,4	37,6	0
Vallée de la Fensch .....	141 881	94,1	2,3	3,6

## EXAMEN DES ARTICLES

### Articles premier, 2 et 3

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions du Rapporteur
<p><i>Art. L. 233-58 du Code des communes.</i> — En dehors de la région d'Ile-de-France, 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 lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés :</p>	<p>Article premier</p> <p>A l'article L. 233-58 du Code des communes les mots : « — ...dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 300 000 habitants. Ce seuil peut être abaissé par décret » sont remplacés par :</p>	<p>Article premier</p> <p>Le deuxième alinéa de l'article L. 233-58 du code des communes est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>Article premier</p> <p><i>Supprimé.</i></p>
<p>— dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 300 000 habitants. Ce seuil peut être abaissé par décret ;</p> <p>— ou dans le ressort d'un district ou d'un syndicat de communes compétent pour l'organisation des transports urbains, lorsque la population de l'ensemble des communes faisant partie de ces établissements publics atteint le seuil indiqué.</p>	<p>« — ...dans une communauté urbaine ou une commune dont la population est supérieure à 50 000 habitants. »</p>	<p>« — dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 30 000 habitants ; »</p>	<p>Art. 2</p> <p><i>Supprimé.</i></p>
<p><i>Art. L. 233-61 du Code des communes.</i> — Le taux du versement est fixé ou modifié par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public dans la limite de 1 % des salaires définis à l'article L. 233-59.</p>	<p>Art. 2</p> <p>Il est ajouté à l'article L. 233-61 du Code des communes le troisième alinéa suivant :</p>	<p>Art. 2</p> <p>L'article L. 233-61 du code des communes est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>Art. 2</p> <p><i>Supprimé.</i></p>

Cette limite peut être portée à 1,50 % de la commune ou l'établissement public a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif et obtenu une subvention de l'Etat pour l'investissement correspondant.

« Toutefois, pour les communes dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et pour les établissements publics, lorsque la population de l'ensemble des communes en faisant partie est comprise dans les mêmes limites, le taux du versement-transport ne peut dépasser 0,5 % des salaires définis à l'article L. 233-59. »

Art. 3

Les dispositions des deux articles ci-dessus prennent effet le 1<sup>er</sup> juillet 1983.

« Toutefois,...  
...entre 30 000 et 100 000 habitants...

...à l'article L. 233-59. »

Art. 3

Les dispositions des articles premier et 2 ci-dessus prennent effet le 1<sup>er</sup> juillet 1983.

Art. 3

*Supprimé.*

**Commentaires.** — Les dispositions de ces trois articles forment un tout ; elles visent, en effet, à étendre l'instauration du versement transport aux communes *ou communautés urbaines* comptant plus de 30 000 habitants alors que le texte déposé par le gouvernement s'en tenait aux agglomérations de plus de 50 000 âmes. Ce n'est donc plus 48 villes supplémentaires qui vont se trouver concernées, mais 90, peuplées au total de 4,7 millions d'habitants.

Par ailleurs, malgré la limitation du taux de prélèvement à 0,5 % de la masse salariale (dans la limite du plafond du régime de la sécurité sociale, soit, actuellement, 6 590 F par mois), la contribution supplémentaire à laquelle vont être soumis les employeurs de ces agglomérations moyennes et petites peut être estimée à 450 millions de francs, compte non tenu de l'accroissement prévisible par évolution démographique ou par regroupement de communes, du nombre des agglomérations de 100 000 habitants pour lesquelles le taux de prélèvement s'élève à 1 %.

Ces dispositions vont donc entraîner un alourdissement des charges des entreprises installées ou susceptibles de s'implanter dans des villes secondaires où le gouvernement prétend, cependant, favoriser le développement des industries nouvelles. On se souvient, d'ailleurs, que c'est précisément cette volonté de décentralisation industrielle qui avait incité, autrefois, les pouvoirs publics à limiter la portée de la mesure, étendue en province en 1973 et 1974, aux villes de 300 000 puis de 100 000 habitants.

En raison de la crise aigüe que nous traversons et en particulier des mesures de blocage récemment adoptées, qui postulent impérativement la renonciation à toute charge nouvelle de l'appareil économique et dont rien n'indique qu'elles ne devront pas être prolongées bien au-delà de la date d'application de ces dispositions, votre commission ne peut donc que vous demander de rejeter ces trois articles susceptibles de remettre en cause la survie d'entreprises généralement fragiles et de créer ainsi de nouvelles poches de chômage dans les régions où les possibilités de réemploi et de reconversion sont déjà particulièrement difficiles.

Précisons que ces entreprises seront d'autant plus touchées qu'elles emploient souvent de nombreux salariés se situant au bas de l'échelle, dont la rémunération échappe aux mesures de blocage.

#### Article 4

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions du Rapporteur
<p><i>Art. L. 233-62 du Code des communes.</i> — Sous réserve des dispositions de l'article L. 233-64, le versement est affecté au financement :</p> <p>1° de la compensation intégrale des réductions de tarifs que les entreprises de transport collectif urbain et suburbain consentent, avec l'agrément de l'autorité</p>	<p>Art. 4</p> <p>L'article L. 233-62 du Code des communes est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. L. 233-62. — Sous réserve des dispositions de l'article L. 233-64, le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement à l'intérieur du périmètre des transports urbains,</p>	<p>Art. 4</p> <p>Sans modification.</p>	<p>Art. 4</p> <p><i>Supprimé.</i></p>

publique, aux salariés usagers de ces transports ;

2° des investissements spécifiques aux transports collectifs ;

3° des contributions prévues par les conventions éventuellement passées entre l'autorité compétente en matière de transport mentionnée à l'article L. 233-58 et les entreprises de transport collectif pour les améliorations, réorganisation, extensions ou créations de services de transport collectif.

concurent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation de ces transports. »

**Commentaires.** — Ainsi que l'a rappelé à l'Assemblée nationale M. Jean-Pierre Destrade, les dispositions présentement applicables au versement transport, tant à Paris qu'en province, limitent l'application de celui-ci à la compensation des réductions tarifaires consenties aux salariés ainsi qu'aux investissements spécifiques et aux installations et opérations nouvelles intéressant les transports collectifs.

Il était, en effet, apparu logique au législateur de 1973 de n'imputer aux entreprises que les pertes de recettes liées au transport des salariés.

Les dispositions qui nous sont aujourd'hui proposées prétendent, au nom de l'indépendance communale, supprimer cette limitation. Votre commission ne voit pas, pour sa part, ce qui pourrait justifier un tel accroissement du champ d'application de cette ressource spécifique qui conduirait, dans la pratique, à mettre à la charge des employeurs l'ensemble du déficit des transports en commun et autoriserait, dans l'immédiat, la fixation du prélèvement au taux maximum.

Elle ne peut donc que vous proposer de rejeter cet article.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions du Rapporteur
<p><i>Art. L. 142-2 du Code du travail.</i> — Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux entreprises industrielles et commerciales, aux professions libérales, aux offices publics et ministériels, aux syndicats, aux sociétés civiles et associations de quelque nature que ce soit ainsi qu'aux organismes à statut légal spécial. Elles sont également applicables aux personnels des chemins de fer, des exploitations minières et des entreprises électriques et gazières.</p>	<p>Art. 5</p> <p>L'article L. 142-2 du Code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« <i>Art. L. 142-2.</i> — Toute personne physique ou morale, publique ou privée, employant un ou plusieurs salariés à l'intérieur de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens doit prendre en charge, aux taux de 40 % à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1982 et de 50 % à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1983, le prix des titres d'abonnements souscrits par ces salariés pour leurs déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs, entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Cette prise en charge est limitée aux parcours compris à l'intérieur de la zone définie ci-dessus.</p> <p>« Les modalités de la prise en charge prévue au présent article sont fixées par décret, notamment pour les salariés ayant plusieurs employeurs et les salariés à temps partiel. »</p>	<p>Art. 5</p> <p>Alinéa sans modification.</p> <p><i>Un décret détermine les modalités de la prise en charge prévue au présent article, notamment pour les salariés ayant plusieurs employeurs et les salariés à temps partiel, ainsi que les sanctions pour contravention aux dispositions du présent article.</i></p> <p>Art. 6</p> <p><i>Supprimé.</i></p>	<p>Art. 5</p> <p><i>Supprimé.</i></p> <p>Art. 6</p> <p>Suppression maintenue.</p>
	<p>Art. 6</p> <p>Les collectivités territoriales et leurs établissements publics employant un ou plusieurs agents publics à l'intérieur de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens doivent prendre en charge, aux taux de 40 % à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1982 et de 50 % à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1983, le prix des titres d'abonnements souscrits par ces agents, pour leurs déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs, entre leur rési-</p>		

**Texte  
en vigueur**

**Texte  
du projet de loi**

**Texte adopté  
par l'Assemblée nationale**

**Propositions  
du Rapporteur**

dence habituelle et leur lieu de travail. Cette prise en charge est limitée aux parcours compris à l'intérieur de la zone définie ci-dessus.

**Art. 7**

Sont abrogés à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1982, les articles L. 142-3 et L. 142-4 du Code du travail, l'article premier de la loi n° 60-760 du 30 juillet 1960.

**Art. 7**

Sans modification.

**Art. 7**

*Supprimé.*

*Art. L. 142-3 du Code du travail.* — Une prime spéciale uniforme mensuelle de transport est allouée aux salariés employés dans les entreprises des professions prévues à l'article L. 142-2 et dont le lieu de travail est situé dans la première zone de la région parisienne.

Sont toutefois exclus du bénéfice de cette prime ceux des salariés définis à l'alinéa précédent dont le transport est intégralement assuré ou remboursé par l'employeur ou qui sont logés par l'employeur dans des conditions telles qu'ils ne supportent aucuns frais de transport pour se rendre au lieu de leur travail.

*Art. L. 142-4 du Code du travail.* — La prime de transport est payée aux mêmes époques que le salaire.

*Article premier de la loi n° 60-760 du 30 juillet 1960 instituant diverses mesures de compensation à l'augmentation des tarifs des transports parisiens.* — La prime spéciale uniforme mensuelle de transport allouée aux salariés dont le lieu de travail situé dans la première zone de la région parisienne sera assortie d'un supplément destiné à compenser, en totalité ou en partie, les frais résultant de l'augmentation des tarifs de transport ; le paiement de ce

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions du Rapporteur
<p>supplément sera obligatoire sous les sanctions prévues à l'article 31 <i>z</i>b du Livre premier du Code du travail.</p> <p>Un décret pris en Conseil des ministres, dans un délai de trois mois suivant la promulgation de la présente loi, fixera le montant du supplément visé au premier alinéa ci-dessus et pourra compléter, en conséquence, en ce qui concerne le groupe des transports urbains, par dérogation à la procédure prévue au chapitre IV <i>bis</i> du titre II du Livre premier du Code du travail, les dispositions du décret n° 57-1021 du 17 septembre 1957.</p>			

**Commentaires.** — La suppression de l'article 6, décidée par l'Assemblée nationale, nous apparaissant justifiée, il nous reste maintenant à examiner les dispositions complémentaires des articles 5 et 7 prévoyant, d'une part, la prise en charge progressive du coût des titres d'abonnement par les employeurs et d'autre part, en compensation, la suppression de l'obligation pour ceux-ci de verser à leurs salariés une prime de transport.

Sur la base d'évaluations chiffrées faisant état de l'existence de 1 350 000 titulaires de titres d'abonnement et de 4 millions de salariés bénéficiaires de la prime de transport, le gouvernement estime que la suppression de cette dernière balance la prise en charge à 40 % de la « carte orange » et de la carte hebdomadaire de travail.

Sans prétendre contester ces chiffres, nous estimons cependant que cette présentation des choses appelle quelques observations.

En premier lieu, comme l'a déclaré M. le ministre des transports lui-même au cours des débats à l'Assemblée nationale, « la suppression de cette obligation (le versement de la prime par les entreprises) ne signifie évidemment pas son interdiction. Le nouveau système n'exclut pas d'autres modalités de contribution des employeurs au paiement du

trajet domicile-travail, modalités pouvant être négociées entre partenaires sociaux ou maintenues lorsqu'elles existent. » Ces propos, en raison de la personnalité de leur auteur, nous apparaissent au minimum comme une forte invitation aux employeurs à continuer à verser cette prime ou, aux syndicats, à en réclamer le maintien, du moins pour les quelques trois millions de salariés qui, n'utilisant pas les transports en commun, se trouveront, sans contrepartie, privés de leur prime.

Il serait donc surprenant que ce plateau de la balance qui nous est présenté se trouve totalement vide.

En second lieu, si le taux de participation au paiement des titres de transports par les entreprises est bien, au départ, de 40 %, il sera demain de 50 % et l'intention n'est pas dissimulée d'élever progressivement ce pourcentage, comme l'a proposé, à l'Assemblée nationale, un membre de la majorité.

Il convient, enfin, de noter le caractère artificiel d'un parallèle établi entre un élément fixe, comme l'était devenue la prime, avec un facteur nécessairement mobile, puisque lié aux tarifs de transport.

S'il peut donc s'agir dans l'immédiat à Paris, d'une opération « blanche », ce caractère « innocent » n'est donc que temporaire et les charges des entreprises d'Ile-de-France sont, en fait, appelés à s'accroître rapidement comme l'a fait d'ailleurs le versement transport dont le montant s'est accru de 1 376 millions de francs à 3 106 millions de francs de 1974 à 1981 en région parisienne.

Compte tenu de l'accroissement à terme de la contribution des employeurs que ne manqueront pas d'engendrer ces dispositions, votre commission vous demande donc également de rejeter ces deux articles.

## EXAMEN EN COMMISSION

La Commission a, tout d'abord, procédé à l'audition de M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des Transports.

Le ministre a tout d'abord rappelé l'objet du projet de loi qui est d'améliorer le fonctionnement des transports en commun urbains dont le développement s'est effectué, principalement jusqu'ici par automobile.

Tout en reconnaissant que des initiatives avaient été prises notamment pour le versement transport, il a estimé qu'un effort plus important devait être entrepris pour faire face aux difficultés nées de l'accroissement des besoins.

Rappelant que le financement était assuré concurremment par les collectivités publiques, l'Etat et les employeurs, il a jugé qu'il convenait de modifier la répartition des différents participants. Il a reconnu que l'extension du versement transport entraînerait un supplément de charge pour les entreprises de province, mais observé qu'il s'agissait d'un système déjà en vigueur dans les grandes villes. Il a rappelé que le Gouvernement avait fixé le seuil à 50 000 habitants mais accepté que cette limite soit abaissée à 30 000 comme le souhaitait l'Assemblée nationale.

Répondant ensuite à différentes questions posées notamment, par M. Chauty, rapporteur, ainsi que par MM. Richard Pouille, Michel Daunay, Pierre Ceccaldi-Pavard, Gérard Ehlers et Raymond Dumont, le ministre a précisé que :

— la situation des syndicats de communes était assimilable à celle des agglomérations ;

— le taux applicable devrait être le plus intéressant pour l'agglomération, c'est-à-dire le plus élevé ;

— le souci de ne pas trop pénaliser les entreprises de province avait conduit le gouvernement à limiter le plafond de prélèvement transport à 0,5 % dans les agglomérations de 30 000 à 100 000 habitants ;

— une concertation avait été entreprise en vue d'élaborer une réforme des transports parisiens en vue de son intégration dans le projet de loi d'orientation qui sera déposé en octobre, mais il semble maintenant que cette réorganisation ne pourra pas être effectuée dans les délais prévus et donc intervenir avant 1984.

Il a également indiqué que le périmètre de la région des transports parisiens serait étendu à l'ensemble de l'Ile-de-France et que des relations contractuelles seraient établies entre le syndicat mixte des transports parisiens, l'Etat et les entreprises concernées ; cette réforme se situerait ainsi dans l'esprit de la décentralisation tout en reconnaissant le caractère spécifique de la région parisienne.

Il a rappelé, en outre, que le gouvernement n'envisageait pas, en la matière, un désengagement financier de l'Etat.

Il a enfin précisé que le problème du prolongement de la liaison fluviale Dunkerque-Valenciennes constituait une des priorités de notre effort de modernisation du réseau navigable et que le gouvernement ferait son choix en la matière avant la fin de l'an prochain.

Il a estimé enfin que la liberté d'utilisation du produit dû versement transport faciliterait son emploi.

A l'issue de cette audition, **M. Michel Chauty**, rapporteur, développe les grandes lignes de son rapport en demandant à ses collègues de rejeter les articles 1 à 7 du projet de loi, position à laquelle se rallie la majorité des commissaires.

\*  
\*   \*

**En conclusion**, votre commission estime que la pratique de tarifs de transport en commun, sans rapport avec leur prix de revient, doit connaître certaines limites sous peine de réduire l'environnement rural des grandes agglomérations à l'état de simple réservoir de main d'œuvre, d'y condamner toute activité propre et d'allonger encore les trajets domicile-travail qu'on souhaiterait réduire.

Elle considère, par ailleurs, particulièrement inopportun d'aggraver les charges des entreprises, et *tout particulièrement de celles qui*

*emploient une main d'œuvre importante*, au moment où elles doivent affronter, à l'intérieur et à l'extérieur, une concurrence de plus en plus âpre dans un climat monétaire et économique dégradé.

Ainsi, pour répondre au souci même du gouvernement de stabiliser les prix et les salaires, et, compte tenu des amendements qu'elle soumet à votre examen visant au rejet de l'ensemble des articles, elle vous demande de **ne pas adopter** le présent projet de loi.

**AMENDEMENTS**  
**présentés par la Commission**

**Article premier**

**Amendement** : supprimer cet article.

**Art. 2**

**Amendement** : supprimer cet article.

**Art. 3**

**Amendement** : supprimer cet article.

**Art. 4**

**Amendement** : supprimer cet article.

**Art. 5**

**Amendement** : supprimer cet article.

**Art. 7**

**Amendement** : supprimer cet article.