

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 novembre 1977.

## RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)  
sur le projet de loi relatif à l'organisation des transports de  
voyageurs dans la région d'Île-de-France,

Par M. Auguste BILLIÉMAZ,

Sénateur.

---

1. Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laccournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Jacques Eberhard, André Balleux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiémaz, Jean-Marie Bouloux, Amedée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégegère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Fernand Chatelain, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, François Dubanchet, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Pierre Gaudin, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambran, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Letort, Charles-Edmond Lenglet, Léandre Letoquart, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Paul Mistral, Jacques Mossion, Jean Natali, Pierre Noël, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice Prevotau, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepied, Charles Zwickert.

Voir le numéro :

Sénat : 18 (1977-1978).

Transports en commun. — Région parisienne - Régie autonome des transports parisiens (R. A. T. P.) - Salariés.

Mesdames, Messieurs,

Le texte soumis à votre examen, s'il se rapporte bien dans son ensemble aux transports de voyageurs en Ile-de-France, comporte deux séries de dispositions fort différentes et sans lien direct.

Ce projet de loi a en effet pour premier objet de maintenir en vigueur, à titre provisoire, les dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relatives à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région parisienne. On se souvient, en effet, que ce texte constituait entre l'Etat, la ville de Paris et les départements de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne, un syndicat doté de la personnalité morale chargé de l'organisation des transports en commun de voyageurs dans la région dite « Région des transports parisiens ».

Or, la responsabilité générale ainsi confiée à cet organisme se trouve remise en cause par la loi n° 76-394 du 6 mai 1976 qui stipule par son article 6 que « la région d'Ile-de-France, après avoir recueilli l'avis des conseils généraux, définit la politique régionale de circulation et de transport de voyageurs et assure sa mise en œuvre ».

Une adaptation de l'ordonnance de 1959 aux responsabilités nouvelles dévolues maintenant à la région s'impose donc. Or, tous ceux qui ont suivi, comme nous l'avons fait, les problèmes difficiles posés par les transports à Paris et en banlieue savent le rôle délicat et, dans l'ensemble, satisfaisant qu'a joué dans ce domaine le Syndicat des transports parisiens.

Conscient de la nécessité de trouver une formule qui donne également satisfaction au plan régional, le Gouvernement nous demande donc, en maintenant provisoirement le régime actuel, de lui accorder un délai de réflexion supplémentaire lui permettant de choisir entre plusieurs schémas. On pourrait envisager, par exemple, que le Syndicat soit remplacé par un organisme où

seraient représentés l'Etat, les départements et la région ou simplement l'Etat et la région, étant entendu que l'Etat devra toujours être présent en raison de la tutelle qu'il exerce sur la S. N. C. F. et la R. A. T. P. et de sa participation aux frais de fonctionnement et aux dépenses d'investissements de ces deux entreprises.

Il n'apparaît pas, ceci dit, que doivent être modifiées les limites de la région des transports parisiens dont on pourrait cependant souhaiter que l'appellation soit modifiée pour éviter toute confusion avec la région d'Ile-de-France nettement plus vaste que la première.

On peut regretter, à ce propos, que ce cadre régional ne soit pas parfaitement approprié à son objet et laisse, par exemple, de côté un certain nombre de communes du sud de l'Oise qui sont en fait dans la zone d'attraction directe de Paris. Peut-être des accords pourraient-ils être utilement passés entre celles-ci et la région d'Ile-de-France pour leur permettre de bénéficier des avantages tarifaires consentis aux banlieusards.

∴

Les articles 2 et 3 du projet de loi ont, comme nous l'avons indiqué, un objet fort différent puisqu'ils visent à unifier les modalités d'utilisation de la contribution demandée aux employeurs en faveur des transports en commun qui a fait l'objet de deux lois différentes, la première, du 12 juillet 1971, concernant la région parisienne et la seconde, du 11 juillet 1973, visant les agglomérations de province.

Le Gouvernement a estimé que la formule retenue pour la province était, en définitive, préférable à la première.

Aux termes de ces deux lois, il est bien prévu, en effet, que le reliquat du produit de la contribution des employeurs après compensation des réductions tarifaires de caractère social, remboursement des organismes non soumis à la taxe et rétribution des services collecteurs, pourra être affecté aux investissements ; mais la loi du 12 juillet 1971 stipule que ce solde est réparti entre les entreprises de transport public concernées au prorata

des pertes de recettes résultant des réductions de tarif. Ces dernières étant en pratique fonction du nombre de voyageurs, ceci signifie que les sommes attribuées aux travaux d'équipement doivent être proportionnelles au trafic réalisé par les différents transporteurs.

On conçoit le caractère artificiel d'un tel lien alors que les besoins de modernisation et d'équipement d'un réseau ne sont pas obligatoirement en rapport avec son utilisation. Tel est, d'ailleurs, actuellement le cas pour 1978 où les besoins d'investissements de la S. N. C. F. sont relativement faibles alors qu'ils sont très importants pour la R. A. T. P.

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article premier.*

Compte tenu des observations présentées ci-dessus, votre commission estime qu'il est normal de laisser au Gouvernement un délai raisonnable pour adapter le système défini par l'ordonnance de 1959 aux règles nouvelles prévues dans le cadre de la région Ile-de-France. Elle vous propose donc d'adopter sans modification cet article.

### *Article 2.*

**Dispositions en vigueur**  
(art. 3 de la loi n° 71-559  
du 12 juillet 1971).

Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 4, 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, à condition qu'elles soient admises au bénéfice de cette compensation par le Syndicat des transports parisiens. Le reliquat est affecté au budget d'équipement desdites entreprises.

**Texte du projet de loi.**

L'article 3 de la loi du 12 juillet 1971 relative au versement de transport à la charge des employeurs de la région d'Ile-de-France est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 3. — Sous réserve des dispositions du 2° de l'article 4, le versement est affecté au financement :

« 1° De la compensation intégrale des réductions de tarifs consenties aux salariés par les entreprises de transports en commun de la Région des transports parisiens admises au bénéfice de cette compensation par le Syndicat des transports parisiens ;

« 2° Des investissements spécifiques aux transports collectifs ;

« 3° Des contributions prévues par les conventions éventuellement passées entre le Syndicat des transports parisiens et les entreprises de transport pour les améliorations, réorganisations, extensions ou créations de services. »

Le texte proposé par le Gouvernement reprend, presque mot pour mot, les dispositions de l'article 4 de la loi n° 73-640 du 11 juillet 1973 concernant les transports en commun de province.

Comme nous l'avions indiqué, cette rédaction nouvelle laisse toute liberté au Syndicat des transports parisiens, quant à l'affec-

tation du reliquat du produit de la taxe sur les employeurs, réduit essentiellement à la part servant à compenser les avantages tarifaires sociaux.

En effet, au sujet du paragraphe 3', nous avons pris acte du fait qu'il vise, par exemple, la création de lignes nouvelles mais qu'en réalité, il n'a encore donné lieu à aucun versement spécifique.

Estimant cet article nouveau beaucoup mieux adapté que l'ancien aux besoins des sociétés exploitantes de transports en commun, votre commission vous propose de l'adopter sans modification.

### Article 3.

#### Dispositions en vigueur

(dernier alinéa du 2° de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1971).

#### Texte du projet de loi.

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 3.

Le dernier alinéa du 2° de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1971 est remplacé par les dispositions suivantes :

Le syndicat répartit le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté interministériel, en fonction des affectations définies à l'article 3.

Comme précédemment, le nouveau texte proposé reprend moyennant quelques adaptations le dernier alinéa du paragraphe 2° de l'article 5 de la loi du 11 juillet 1973.

Par comparaison avec la loi de 1971, on constate donc bien la suppression de la disposition suivant laquelle la répartition du reliquat se fait jusqu'à maintenant « au prorata des pertes de recettes résultant des déductions de tarifs... ».

Votre commission n'a pas d'observations de fond à présenter mais elle estime qu'il conviendrait de clarifier la rédaction du second alinéa en écrivant : « Après déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté interministériel, ledit syndicat répartit le solde en fonction des affectations définies à l'article 3 ».

Elle estime, par ailleurs, utile de préciser, en se référant à l'ensemble de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1971 ici concernée que le « solde » auquel il est fait allusion est le produit de la

taxe sur les employeurs diminué des frais de recouvrement et de remboursement perçu par le Syndicat des transports parisiens et l'U. R. S. S. A. F.

Sous réserve de ces observations et de l'amendement qu'elle vous propose d'apporter à l'article 3, votre commission vous demande d'adopter le présent projet de loi.

## **AMENDEMENT PROPOSE PAR LA COMMISSION**

### **Art. 3.**

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

« Après déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté interministériel, ledit syndicat répartit le solde en fonction des affectations définies à l'article 3. »

## ANNEXE I

**ORDONNANCE N° 59-151 DU 7 JANVIER 1959  
RELATIVE A L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS  
DANS LA REGION PARISIENNE**

(*Journal officiel* du 10 janvier 1951, modifiée par les décrets n° 60-9 du 12 janvier 1960,

*Journal officiel* du 13 janvier et n° 68-438 du 13 mai 1968.

*Journal officiel* du 16 mai.)

Le Président du Conseil des Ministres,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics des Transports et du Tourisme, du Ministre des Finances et des Affaires économiques, du Ministre de l'Intérieur et du Ministre de la Construction,

Vu la Constitution, et notamment son article 92 :

Le Conseil d'Etat entendu :

Le Conseil des Ministres entendu,

Ordonne :

*Article premier.* — Il est constitué entre l'Etat, la ville de Paris, les départements de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne, un syndicat doté de la personnalité morale, chargé de l'organisation des transports en commun de voyageurs dans la région dite « Région des transports parisiens », telle qu'elle est définie par décret.

Dans la Région des transports parisiens, le syndicat, en conformité des règles de coordination des transports, fixe les relations à desservir, désigne les exploitants, définit le mode technique d'exécution des services, les conditions générales d'exploitation et les tarifs à appliquer.

Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports compris dans la Région des transports parisiens sont réparties entre les membres du syndicat dans les conditions fixées par décret.

Le syndicat est administré par un conseil composé en nombre égal de représentants (1) de l'Etat et de représentants des collectivités locales intéressées.

Le statut du syndicat est fixé par décret.

*Art. 2.* — La régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, doté de l'autonomie financière, institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi.

---

(1) Texte du 7 janvier 1959 : composé de trois représentants de l'Etat et de trois représentants des collectivités locales ».

Le décret du 13 mai 1968 dispose : l'avant-dernier alinéa de l'article premier est abrogé, sauf en tant qu'il établit le principe de la parité entre les représentants de l'Etat et les représentants des collectivités locales.

Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles.

« La régie est administrée par un conseil dont le nombre des membres est fixé par décret et comprenant une représentation des collectivités locales. » (1)

Le statut de la régie est fixé par décret.

Les emprunts émis par la régie pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités locales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit.

Art. 3. — Les décrets prévus dans la présente ordonnance sont pris sur le rapport du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, du Ministre des Finances et des Affaires économiques et du Ministre de l'Intérieur.

Art. 4. — Les conventions passées pour l'exécution de la présente ordonnance sont enregistrées au droit fixe.

Art. 5. — La loi n° 48-506 du 21 mars 1948 relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la Région parisienne est abrogée.

Toutefois, les dispositions de cette loi concernant la régie restent en vigueur jusqu'à l'intervention du décret portant statut de la régie. Jusqu'à cette date, le conseil d'administration en fonction le 30 juin 1958 peut valablement délibérer et les pouvoirs du président et des vice-présidents actuels sont prorogés.

Jusqu'à l'intervention du décret portant statut du syndicat et la désignation des membres de son conseil d'administration, les décisions qui relèvent de cet organisme sont prises par un comité composé du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, du Ministre des Finances et des Affaires économiques, du Ministre de l'Intérieur, du président du conseil municipal de Paris, du président du conseil général de la Seine et du président du conseil général de Seine-et-Oise ou de leurs représentants.

Art. 6. — La présente ordonnance sera publiée au *Journal officiel* de la République française et exécutée comme loi.

Fait à Paris, le 7 janvier 1959.

C. DE GAULLE.

Par le Président du Conseil des Ministres :

Le Ministre de l'Intérieur.

ÉMILE PELLETIER.

Le Ministre des Finances et des Affaires économiques,

ANTOINE PINAY.

Le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme.

ROBERT BURON.

Le Ministre de la Construction,

PIERRE SUDREAU.

---

(1) Modification apportée, après décision du Conseil constitutionnel, par l'article premier du décret n° 60-9 du 12 janvier 1960 (*Journal officiel* du 13 janvier 1960).

## ANNEXE II

**LOI N° 71-559 DU 12 JUILLET 1971  
RELATIVE A L'ASSUJETTISSEMENT DE CERTAINS EMPLOYEURS DE PARIS  
ET DES DEPARTEMENTS LIMITROPHES  
A UN VERSEMENT DESTINE AUX TRANSPORTS EN COMMUN  
DE LA REGION PARISIENNE**

(*Journal officiel* du 13 juillet 1971 modifiée par la loi n° 75-580 du 5 juillet 1975 :  
*Journal officiel* du 6 juillet 1975.)

L'Assemblée Nationale et le Sénat ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

*Article premier.* — Dans la Région parisienne, 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, sont, lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés, 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 cotisation de Sécurité sociale. Les salariés s'entendent et les salaires se calculent au sens du Code de la Sécurité sociale.

Toutefois, le versement n'est perçu qu'à l'intérieur de la Région des transports parisiens.

*Article 2.* — Le taux du versement exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article premier est fixé par décret dans les limites de 2 % à Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, et de 1,5 % dans les départements de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne.

*Article 3.* — Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 4, 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, à condition qu'elles soient admises au bénéfice de cette compensation par le Syndicat des transports parisiens. Le reliquat est affecté au budget d'équipement desdites entreprises.

*Article 4.* — 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.

Les versements effectués sont remboursés par ledit syndicat :

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 et qui, de ce fait, sont exemptés du paiement de la prime spéciale uniforme mensuelle de transport, au prorata des effectifs transportés ou logés par rapport à l'effectif total ;

b) Aux employeurs, pour les salariés employés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles.

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 déductions de tarifs mentionnées à l'article 3 ;

3° Les demandes de remboursement du versement de transport se prescrivent par deux ans à compter de la date à laquelle ce versement a été acquitté.

*Article 5.* — Le Syndicat des transports parisiens est habilité à effectuer tout contrôle nécessaire à l'application de l'article 4 ci-dessus.

*Article 6.* — 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.

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

Fait à Paris le 12 juillet 1971.

GEORGES POMPIDOU.

Par le Président de la République :

*Le Premier Ministre,*  
JACQUES CHABAN-DELMAS,

*Le Ministre de l'Intérieur,*  
RAYMOND MARCELLIN,

*Le Ministre de l'Economie et des Finances,*  
VALÉRY GISCARD D'ESTAING,

*Le Ministre du Développement  
industriel et scientifique,*  
FRANÇOIS ORTOLI,

*Le Ministre des Transports,*  
JEAN CHAMANT,

*Le Ministre de la Santé publique  
et de la Sécurité sociale,*  
ROBERT BOULIN.

## ANNEXE III

### LOI N° 73-640 DU 11 JUILLET 1973 MODIFIEE AUTORISANT CERTAINES COMMUNES ET ETABLISSEMENTS PUBLICS A INSTITUER UN VERSEMENT DESTINE AUX TRANSPORTS EN COMMUN

*Article premier.* — En dehors de la Région parisienne, 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 :

— dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 300 000 habitants. Ce seuil pourra être abaissé par décret ;

— ou 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 susindiqué.

*Article 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.

*Article 3.* — Le versement est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public. Son taux est dans les mêmes formes fixé ou modifié dans la limite de 1% des salaires définis à l'article 2.

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

*Article 4.* — Sous réserve des dispositions de l'article 5, paragraphe 2°, le versement est affecté au financement :

1° De la compensation intégrale des réductions de tarifs que les entreprises de transport collectif urbain et suburbain consentent aux salariés usagers de ces transports, avec l'agrément de l'autorité publique ;

2° Des investissements spécifiques aux transports collectifs ;

3° Des contributions prévues par les conventions éventuellement passées entre l'autorité compétente en matière de transport visée à l'article premier et les entreprises de transport collectif pour les améliorations, réorganisations, extensions ou créations de services de transport collectifs.

*Article 5.* — 1° Les employeurs, visés à l'article premier, sont tenus de procéder au versement prévu audit article auprès des organisations 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** ;

2. Le produit est versé au budget de la commune ou de l'établissement public qui rembourse 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 des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles ou de certaines zones d'activité industrielle ou commerciale, prévues aux documents d'urbanisme, lorsque ces périmètres ou ces zones sont désignés par la délibération prévue à l'article 3 de la présente loi.

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

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

3. Les demandes de remboursement du versement de transport se prescrivent par deux ans à compter de la date à laquelle ce versement a été acquitté.

*Article 6.* — La commune ou l'établissement public est habilité à effectuer tout contrôle nécessaire à l'application de l'article 5 ci-dessus.

*Article 7.* — 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.