

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 juin 1975.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif au versement destiné aux transports en commun et modifiant les lois n° 71-559 du 12 juillet 1971 et n° 73-640 du 11 juillet 1973,

Par Mlle Irma RAPUZZI,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Pierre Prost, Roger Gaudon, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscardy-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yves Durand, Marcel Fortier, André Fosset, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Fernand Lefort, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, René Monory, Mlle Odette Pagani, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 1509, 1644 et in-8° 282.

Sénat : 326, 362 (1974-1975).

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi comporte deux dispositions distinctes :

La première concerne l'extension du versement de transport à la charge des employeurs, la seconde la situation des villes nouvelles au regard de ce versement.

1° *Extension du versement de transport.*

Rappelons que la loi du 12 juillet 1971 a assujéti à un versement destiné aux transports en commun les employeurs de plus de neuf salariés de Paris et des départements de la « petite couronne » : Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne. D'autre part, la loi du 11 juillet 1973 a autorisé l'extension de ce système de financement au bénéfice des transports en commun des communes ou communautés urbaines situées hors de la région parisienne et dont la population dépasse 300 000 habitants ; ce seuil a été abaissé à 100 000 habitants en 1974.

L'application conjuguée des deux lois précitées fait apparaître dans la région parisienne une zone géographique située dans la « grande couronne » (départements du Val-d'Oise, de Seine-et-Marne, des Yvelines et de l'Essonne), où existent de fortes concentrations urbaines qui créent d'importants besoins en matière de transports en commun mais dans laquelle les employeurs se trouvent exemptés de tout versement de transport.

Le projet de loi qui nous est soumis est destiné à remédier, au moins partiellement, à cette situation en étendant l'obligation de versement aux employeurs résidant dans les communes de ces départements incluses dans la région des transports parisiens. Précisons que les limites de cette région technique ne coïncident pas avec les limites administratives de la région parisienne. Par conséquent, les employeurs installés dans la partie du département de la « grande couronne » qui est hors de la zone des transports parisiens, demeureront exonérés du versement au titre des transports en commun. Indiquons, enfin, que la définition des

limites de la région des transports parisiens est du domaine réglementaire et que ces limites ont été modifiées pour la dernière fois par le décret n° 75-239 du 11 avril 1975.

2° Cas des villes nouvelles.

La seconde modification à la législation en vigueur proposée par le présent projet a pour but de rendre facultative, et non plus de droit, l'exonération du versement des employeurs installés dans les villes nouvelles de province. Par contre, compte tenu de leur rôle dans la politique d'aménagement du territoire, les villes nouvelles de la région parisienne continueront à être exonérées.

Telles sont les grandes lignes de la réforme proposée dont l'économie nous est présentée dans le détail par notre collègue, M. Billiemaz dans le rapport qu'il présente au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan.

Sur le plan financier, l'incidence des modifications proposées à la législation en vigueur n'est pas considérable.

Dans le cas particulier de la région parisienne, le versement de transport s'est élevé pour l'année 1974 à 1 080 millions de francs. Le supplément de recettes attendu de l'extension de l'obligation de versement à tous les entrepreneurs de la région des transports parisiens est évalué à 70 millions de francs en année pleine, soit moins de 6,5 % des recettes actuelles.

Cette légère modification de la législation en vigueur, si elle introduit une certaine égalisation des charges supportées par les employeurs de la région parisienne, n'apporte aucune solution au déséquilibre actuel d'exploitation des transports en commun (R. A. T. P. et S. N. C. F.) de cette région.

Quant à la faculté laissée aux collectivités responsables d'exonérer ou non du versement les employeurs des villes nouvelles de province, elle ne peut être appréciée dès à présent sur le plan financier. Toutefois, il convient d'émettre certaines réserves sur le bien-fondé de la discrimination qui serait ainsi introduite entre les villes nouvelles de la région parisienne dont les entrepreneurs demeureront exonérés dans tous les cas et celles situées en province. Toutes répondent, dans une échelle différente, aux mêmes impératifs de la politique d'aménagement du territoire.

Votre Commission des Finances estime pour sa part que le présent projet de loi ne fait que traduire les conséquences des erreurs commises jusqu'ici en matière d'aménagement du territoire.

L'absence de décentralisation effective, la création à proximité de l'agglomération parisienne de villes nouvelles qui, loin de constituer des centres urbains autonomes, ne sont en fait que des satellites de la capitale, les autorisations et dérogations accordées en matière de construction qui ont conduit à une urbanisation excessive entraînent des charges de transport considérables dans la région parisienne et sont responsables du lourd déficit dans cette zone des transports publics.

De ce fait, les populations intéressées, qu'elles soient anciennement implantées dans la région ou qu'elles y aient été attirées par les créations abusives de grands groupes d'habitation sont obligées aujourd'hui de financer, au moins en partie, ce déficit. Ce financement est supporté notamment par les entreprises et l'on assiste à la situation paradoxale de voir frapper par une augmentation de leurs charges sociales des industries, dont on s'est efforcé d'obtenir l'installation dans la région, en vertu d'une volonté délibérée d'un « desserrement » du centre de Paris et d'une extension vers la périphérie.

Par ailleurs, et d'une manière générale, l'augmentation constante des charges accessoires de salaires en accentuant les coûts de production constitue un élément inflationniste important.

Dans ces conditions, votre Commission des Finances ne peut émettre un avis favorable à l'adoption du projet de loi qui vous est soumis.