

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL — 30^e SEANCE

1^{re} Séance du Mardi 25 Mai 1971.

SOMMAIRE

1. — Renvois pour avis (p. 2027).
2. — Rappel au règlement (p. 2028).
MM. Max Lejeune, le président.
3. — Versement à la charge d'employeurs de la région parisienne. —
Discussion d'un projet de loi (p. 2028).
M. Chaban-Delmas, Premier ministre.
M. Fort, rapporteur de la commission de la production et des échanges.
MM. Chamant, ministre des transports ; Colbeau.
Discussion générale : MM. Stehlin, Bouloche, de la Malène, Ducoloné, Pierre Bas, Boulay, Ruais. — Clôture.
Renvoi de la suite de la discussion.
4. — Ordre du jour (p. 2044).

PRESIDENCE DE M. ACHILLE PERETTI

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RENOIS POUR AVIS

M. le président. La commission de la production et des échanges demande à donner son avis sur le projet de loi d'orientation sur l'enseignement technologique et professionnel, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (n° 1752).

La commission des finances, de l'économie générale et du Plan demande à donner son avis sur les titres IV et V du projet de loi complétant et codifiant les dispositions relatives à la formation professionnelle permanente, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (n° 1754).

Il n'y a pas d'opposition?...

Les renvois pour avis sont ordonnés.

— 2 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Max Lejeune, pour un rappel au règlement.

M. Max Lejeune. Monsieur le président, le projet de loi sur les fusions et regroupements de communes porte la mention : « Renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement ».

Il s'agit là d'un texte extrêmement important, qui retient l'attention de tous les membres du Sénat et de l'Assemblée nationale.

Or ce n'est que par des on-dit que nous savons qu'il va être discuté le 1^{er} juin, c'est-à-dire le mardi après la Pentecôte alors qu'il s'agit d'un projet paraissant faire partie de l'ensemble qui doit apporter des modifications profondes au statut des collectivités locales, si l'on en croit la dernière déclaration faite ici par M. le Premier ministre.

Le groupe parlementaire socialiste m'a chargé de faire remarquer que ce projet de loi a été mis en distribution le mercredi 19 mai, à douze heures quinze, ce qui fait qu'il était pratiquement impossible à un groupe de demander la constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

Il est regrettable que, sur un tel sujet, qui intéresse tous les parlementaires, dont nombre d'entre eux, non spécialisés dans les problèmes juridiques mais ayant des responsabilités locales, auraient voulu pouvoir participer à un travail de commission, il est regrettable, dis-je, que la désignation d'une commission spéciale ait fait l'objet d'un certain escamotage, en ce sens que la date de discussion n'a pas été annoncée par la conférence des présidents et que le texte a été distribué mercredi, avant la séparation de l'Assemblée, qui vient seulement de reprendre ses travaux. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

M. le président. Je n'ai pas à vous rappeler, mon cher collègue, ce qu'est le règlement. Vous savez que l'ordre du jour est fixé chaque semaine par la conférence des présidents, et dans quelles conditions.

Mais je dois vous signaler, dans un souci d'objectivité, que dès le 4 mai, à ma demande, et comme cela se pratique depuis quelque temps, M. le ministre chargé des relations avec le Parlement a communiqué l'ordre du jour pour tout le mois, sous réserve évidemment de modifications éventuelles.

Il était indiqué dans cet ordre du jour que la séance du 1^{er} juin serait consacrée à la discussion du texte en cause.

Sans entrer dans des considérations de fond, je ne puis que prendre acte de votre déclaration, en précisant toutefois que, si la discussion de ce projet distribué le 19 mai avait été annoncée dès le 4 mai, c'était à titre officieux et non par la conférence des présidents.

M. Max Lejeune. Monsieur le président, permettez-moi de rappeler qu'à un moment donné la conférence des présidents avait envisagé la dernière semaine de mai pour la discussion de ce projet. C'est lorsque la commission a désigné son rapporteur que nous avons appris que la discussion aurait lieu le 1^{er} juin.

M. le président. Je ne puis que prendre acte de votre déclaration, mais il reste que, en toute objectivité, le règlement a été respecté.

— 3 —

VERSEMENT A LA CHARGE
D'EMPLOYEURS DE LA REGION PARISIENNE

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif à l'institution d'un versement à la charge de certains employeurs dans la région parisienne. (N^{os} 1732, 1757.)

La parole est à M. le Premier ministre.

M. Jacques Chaban-Delmas, Premier ministre. Mesdames, messieurs, le 15 octobre dernier, j'ai eu l'occasion de vous indiquer qu'il paraissait au Gouvernement à la fois naturel et

convenable, pour ne pas dire souhaitable, que les problèmes qualitatifs prennent le pas, progressivement, sur les problèmes quantitatifs, qu'il s'agissait là du franchissement d'un seuil correspondant à la transformation progressive d'une société pré-industrielle en société industrielle.

Le 20 avril dernier, j'ai eu l'honneur d'indiquer à l'Assemblée nationale que, parmi plusieurs réformes qui étaient à l'étude et qui devaient déboucher sur des projets de loi au cours de cette session, figurait un problème touchant directement aux conditions de la vie, qui était celui des transports, du moins pour ce qui concerne la région parisienne et les grandes agglomérations de province.

Aujourd'hui, c'est ce problème général des transports dans les grandes agglomérations et dans la région parisienne que nous recoupons par le projet de loi qui vous est soumis.

De quoi s'agit-il ? Il s'agit d'améliorer les transports, de mieux en répartir les charges et d'en réduire l'usage.

Il s'agit d'améliorer les transports en dépensant plus et en dépensant mieux.

En ce qui concerne l'extension des réseaux — je parle aussi bien des réseaux de voirie urbaine que des réseaux de transports en commun — l'effort de l'Etat, de 1970 à 1975, va connaître un développement exceptionnel puisque les engagements de dépenses devront s'accroître de 120 p. 100. Et il ne s'agit pas de propos en l'air étant donné que, déjà, dans le budget de 1971, les crédits de voirie urbaine sont passés de 850 à 1.450 millions de francs, soit une augmentation de 60 p. 100.

Au total, le VI^e Plan a prévu 12 milliards de dépenses de l'Etat dans ce domaine, voirie urbaine et moyens de transports en commun confondus. Ainsi, le réseau routier urbain des seules métropoles régionales bénéficie, dans le VI^e Plan, d'une déclaration de priorité de 4.300 millions de francs.

Ainsi, pour les villes de Lyon et de Marseille, il a été prévu deux systèmes de transports en commun du type métropolitain et, de plus, trois ou quatre lignes expérimentales dans trois ou quatre grandes agglomérations, destinées à affirmer la position de la France dans ces secteurs de pointe tout en améliorant, naturellement, les transports en commun dans ces agglomérations.

Quant à Paris, le développement de l'effort des collectivités publiques est considérable puisque, en 1971, il se chiffre par 2.800 millions de francs et que, pour le VI^e Plan tout entier, il sera de l'ordre de 15 milliards de francs.

Mais dépenser plus ne consiste pas seulement à étendre les réseaux ; dépenser plus tend également à améliorer les conditions du transport, qu'il s'agisse de rapidité, de confort, de tout ce qui peut atténuer la fatigue physique ou nerveuse des usagers.

C'est ainsi que le Gouvernement a veillé à ce qu'un plan de trois ans soit établi, dont la première année d'exécution se déroule actuellement. Pour 1971, sur 1.400 millions de francs prévus, pour les transports en commun dans l'agglomération parisienne, 500 millions de francs représentent l'effort fait, au bénéfice de ce plan, tant sur la S.N.C.F.-banlieue que sur la R.A.T.P.

En fait, il s'agit pour nous de remédier progressivement mais le plus rapidement possible — et vous constatez que la cadence que nous avons adoptée est très rapide du point de vue des dépenses — à une situation qui résulte principalement de la quasi-absence d'investissements pendant une cinquantaine d'années à partir de 1910.

Aujourd'hui, le Gouvernement a conscience — et sans doute partagerez-vous cette opinion — d'avoir entrepris, de concert avec les collectivités locales, un effort considérable, un effort sans précédent pour que, dans la région parisienne, comme dans les grandes agglomérations de province, les conditions de transport soient, disons-le, dignes de notre époque.

Mais, pour améliorer les transports, il ne suffit pas de dépenser plus, il faut aussi s'efforcer de dépenser mieux.

A cet égard, chacun s'accorde à reconnaître que la complexité du système actuel, qui met en cause plusieurs autorités de nature et d'échelon différents, s'oppose à l'exercice à la fois de l'autorité et des responsabilités. Aussi, le Gouvernement prépare-t-il un système par lequel l'Etat décentralisera largement ses pouvoirs sur une autorité régionale qui regroupera la conception, l'exécution, pourra assumer pleinement l'autorité et les responsabilités. Un projet de loi allant dans ce sens sera soumis lors de la prochaine session qui, naturellement, fait l'objet de toute la concertation préalable souhaitable.

Etant entendu que le premier objectif vise à améliorer les transports, comme je viens de vous le dire, en dépensant plus et en dépensant mieux, le second tend à mieux répartir les charges considérables de ces systèmes de transport, d'une part, entre Paris et la province, d'autre part, entre les employeurs et les employés.

Il n'est pas douteux, dans la région parisienne par exemple, qu'il est indispensable que les budgets national et locaux ne continuent pas d'être chargés d'un poids excessif. C'est ainsi qu'en dix ans le déficit en exploitation est passé de 300 millions de francs à 1.400 millions de francs.

Meilleure répartition des charges aussi entre employeurs et employés ; assainir la situation financière de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.-banlieue ne vise pas seulement, comme on l'a dit, à éponger des déficits mais, évidemment, du seul fait de l'unité même de comptabilité et de comptes, quelles que soient les répartitions entre chapitres ou sections, vise également les investissements.

Mais l'assainissement de la situation financière de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.-banlieue doit s'opérer sans élévation insupportable des tarifs à l'égard de la population, des usagers et, plus spécialement, des travailleurs.

C'est pourquoi, aujourd'hui, le Gouvernement vous propose de demander aux employeurs qui bénéficient directement de l'existence de ces réseaux de transports d'assumer une partie des charges. Ainsi, dans l'avenir, pourra être limitée au strict minimum l'augmentation des tarifs des cartes hebdomadaires de travail et, dès cette année, il sera possible grâce à l'institution du versement qui vous est proposé, si vous l'adoptez, de ne pas modifier le tarif de ces cartes hebdomadaires.

Le troisième objectif revient à s'attaquer aux causes, à la racine du mal, c'est-à-dire à s'efforcer de réduire la nécessité de l'usage des transports. La province connaît déjà des tensions, des difficultés du fait de l'éloignement des lieux de travail et des lieux d'habitation et il s'agit, évidemment, de rapprocher l'habitat de l'emploi ou l'emploi de l'habitat. Mais en province on peut dire que ces difficultés sont encore surmontables, alors que dans la région parisienne elles deviennent de plus en plus fréquemment insurmontables.

Des chiffres simples expliquent pourquoi : la ville de Paris offre deux millions d'emplois à 1.300.000 résidents à Paris ; ce qui signifie que 700.000 « banlieusards » doivent venir chaque jour travailler à Paris — et je ne parle que de ce seul sens — 700.000 personnes qui ont à parcourir des trajets dont la moyenne, d'après des calculs extrêmement précis, s'établit à une heure, ce qui veut dire que pour bon nombre d'entre eux la durée du trajet est supérieure, parfois très supérieure à une heure.

Lors d'un récent débat, il vous a déjà été indiqué, mesdames, messieurs, combien le Gouvernement attachait de prix au développement des emplois en banlieue : c'est de toute première urgence car il est certain que la création d'un emploi en banlieue évite, en moyenne, une heure de transport, c'est-à-dire offre une heure de vie utile supplémentaire à un de nos concitoyens. C'est la raison pour laquelle nous avons mis en œuvre plusieurs mesures et que l'étude d'autres dispositions est en voie d'achèvement, qu'il s'agisse de l'amélioration des dessertes de banlieue pour inciter les entreprises à y établir usines, ateliers ou bureaux ; qu'il s'agisse des modulations relatives aux redevances pour création de bureaux, de telle manière que les taxes soient plus élevées là où il y a surcroît d'emplois ; qu'il s'agisse aussi, plus généralement, du contrôle des implantations de bureaux, tant du secteur public que du secteur privé — car, à l'évidence, l'Etat se doit de donner l'exemple — qu'il s'agisse enfin du renforcement du contrôle des transformations d'appartements en bureaux qui s'effectuent dans des conditions, vous le savez, trop souvent abusives. L'échange de logements a déjà pris une certaine ampleur dans la région parisienne. Actuellement, des mesures sont à l'étude qui permettront d'accroître singulièrement cette ampleur.

Enfin, l'exonération proposée dans le projet de loi qui vous est aujourd'hui soumis, pour les entreprises installées dans les départements de la grande couronne, procède du même esprit.

Ainsi que vous le constatez, mesdames, messieurs, il s'agit là d'une œuvre complexe, d'une action multiple, à laquelle il est éminemment souhaitable que les partenaires sociaux, comme les collectivités locales, participent très étroitement et, naturellement, le Gouvernement est décidé à agir dans ce sens.

Cette œuvre, en effet, touche aux conditions d'existence des Français, à l'amélioration de leur vie quotidienne, c'est dire qu'elle constitue un des objectifs essentiels de tout gouvernement, de tout parlementaire et de tout administrateur local dans les circonstances présentes et au point d'évolution atteint par notre société.

Elle s'inscrit donc bien dans un plan d'ensemble dont le projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui constitue l'une des pièces maîtresses et auquel je souhaite, mesdames, messieurs, que vous réserviez un accueil favorable. (Applaudissements sur de nombreux bancs de l'union des démocrates pour la République, des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. Fortuit, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur. Mesdames, messieurs, la commission de la production et des échanges a eu maintes fois l'occasion, au cours de cette législature, de marquer son souci de voir naître et s'organiser une politique cohérente en matière de transports, notamment dans les zones d'agglomération à forte densité de population.

On comprendra sans peine qu'elle se réjouisse de voir cette politique se développer, et c'est dans cet esprit qu'elle a procédé à l'examen du projet de loi qui nous est aujourd'hui soumis.

Elle l'a fait du point de vue de l'intérêt national, en s'attachant à dégager quelques conclusions de chiffres qu'il importe de retenir car ils caractérisent clairement la situation des transports en région parisienne.

Ces chiffres, nous les connaissons : 10 milliards de francs d'investissements pendant la durée du V^e Plan ; 6.400 millions de francs affectés à la couverture des dépenses d'exploitation entre 1962 et 1968, et — comme l'a rappelé M. le Premier ministre — 1.400 millions de francs de subventions versées par l'Etat et par les collectivités locales, en 1970, pour faire face au déficit.

Ces chiffres, évidemment, peuvent paraître abstraits. Pour les rendre plus frappants à l'esprit je précise que 6.400 millions de francs représentent trois fois le coût du boulevard périphérique ou environ 30.000 classes d'école maternelle.

Cependant, malgré cet effort, dont vous avez souligné fort justement, monsieur le Premier ministre, qu'il était sans précédent et sans commune mesure d'ailleurs avec ceux qui sont consentis partout ailleurs dans le monde, *grosso modo* 90 p. 100 des usagers de la région parisienne sont mécontents. Quelle contradiction, diront certains, quel paradoxe, dirai-je, et aussi quel nœud gordien !

Il convenait donc de porter sur cette affaire un jugement sans défaut, fondé sur une analyse aussi solide, aussi précise, aussi fine que possible, et les documents à l'aide desquels la commission a étayé son propre jugement répondaient, à coup sûr, à ces conditions. Ils révèlent, en tout cas, les vraies dimensions du problème auquel il faut faire face car ces 90 p. 100 de mécontents, aux motivations d'ailleurs parfois contradictoires, comprennent 20 p. 100 de travailleurs, c'est-à-dire 700.000 à 800.000 salariés qui subissent chaque jour la contrainte d'une heure de transport entre leur domicile et leur lieu de travail, voire parfois de deux à trois heures en certains points de la banlieue parisienne, et ce dans des conditions trop souvent inacceptables.

Voilà comment et en quels termes doit être posé le problème.

Quant aux investissements, leur ampleur ne doit pas dissimuler que certains d'entre eux doivent être affectés de priorités absolues, établies à partir d'un ensemble de choix cohérents et conformes à notre volonté d'organisation et d'aménagement de la croissance urbaine en région parisienne. Car, au fond, c'est bien là que réside l'intérêt principal du texte qui nous est proposé.

Certes, la commission de la production et des échanges n'est pas restée insensible aux considérations de justice sociale qui ont conduit à mettre à la charge de certains employeurs de la région parisienne le versement dont on attend la couverture des charges d'exploitation des entreprises de transport public. Sur ce point, elle a tenu, cependant, à marquer sa volonté de voir le taux de 2 p. 100 considéré comme un plafond et non comme un taux systématiquement appliqué à son niveau le plus élevé. Mais enfin, c'est en considérant l'intérêt que ce texte présente, du point de vue de son incidence immédiate sur l'équilibre de l'emploi à l'intérieur de la région parisienne, que la commission de la production et des échanges lui a donné son adhésion.

Il s'agit, en effet — le point mérite d'être souligné — non seulement de résorber un déficit, mais, ce faisant, de choisir la méthode qui permettra de situer la solution dans le même système de facteurs que celui à l'intérieur duquel se pose le problème.

Autrement dit, il s'agit tout simplement de constater que les problèmes de transport sont relatifs et naissent avant tout d'un certain type de relation entre l'habitat et l'emploi.

C'est pourquoi il fallait — vous avez eu raison de le souligner, monsieur le Premier ministre — s'attaquer aux racines mêmes du mal, aux facteurs de cette dégradation, qui est caractérisée, non seulement par l'accroissement dramatique des charges publiques, mais aussi par le fait que nous nous trouvons enfermés dans une sorte de cercle vicieux.

En effet, tout se passe comme si les interventions de l'Etat et des collectivités locales intéressées, outre qu'elles marquent une tendance à la facilité pour ce qui est de la couverture des

charges d'exploitation, se donnaient pour objectif, en matière d'investissements, de renforcer le déséquilibre des structures actuelles.

C'est à la périphérie de la région parisienne que se posent déjà et que se poseront demain les problèmes de transports les plus aigus. Or l'effort d'investissements est incontestablement plus soutenu sur des trajets radioconcentriques que sur les liaisons de ceinture ou de périphérie de banlieue à banlieue.

Il s'ensuit un renforcement des migrations alternantes, qui se sont accrues de 25 p. 100 entre 1962 et 1968, augmentant d'autant les besoins en matière d'infrastructures de transports en commun sur les mêmes axes et déclenchant ainsi un processus cumulatif de dégradation de la situation.

Il importait donc, après avoir remarqué le caractère paradoxal de cette situation, de remédier, non seulement à ses effets, mais aussi à ses causes, et ainsi de faciliter le desserrement des transports en région parisienne, en même temps que de résorber les charges d'exploitation.

D'une manière générale, le texte du projet de loi répond bien à cet objectif. Toutefois, deux catégories d'observations valent d'être présentées: les unes sur le texte même, les autres sur votre politique des transports.

Au sujet du champ d'application qui nous est proposé, deux remarques s'imposent qui concernent, l'une, l'assise géographique du versement, l'autre, les assujettis.

Pour ce qui est de l'assise géographique, il apparaît nécessaire de considérer la situation d'une ville nouvelle de la région parisienne dont le territoire est partiellement inclus dans le département de la Seine-Saint-Denis et qui doit donc faire l'objet d'une disposition exceptionnelle. Celle-ci n'aurait certes pas pour effet de compliquer le système de recouvrement mais autoriserait le remboursement aux entreprises installées sur le territoire de la ville nouvelle, même si celle-ci entre dans le champ d'application de la loi. Une telle mesure marquerait la priorité que nous attachons à la politique des villes nouvelles et viendrait corriger ce qui semble être une erreur de rédaction du texte.

Pour ce qui concerne les assujettis, il a été signalé que le niveau de 2 p. 100 du montant du versement par rapport aux salaires devait être considéré comme un plafond et qu'il fallait s'efforcer de rester aussi largement que possible en deçà. C'est là une préoccupation légitime de la part d'entreprises soucieuses de maintenir leur compétitivité et leur dynamisme économique et commercial; elle doit par conséquent s'imposer à nous.

Encore faut-il tenir le plus grand compte d'une autre nécessité, celle de ne point pénaliser les petites entreprises, surtout celles qui démarrent, et pour lesquelles une mesure de dispense constituerait certainement un moyen d'équilibre aussi bien qu'un puissant encouragement. Il serait sage que le Gouvernement l'accepte, à condition, bien entendu, que le seuil au-dessous duquel jouerait cette dispense, ou peut-être ce remboursement, ne soit pas trop élevé.

Je viens d'employer les mots dispense et remboursement: il va de soi que l'objection que l'on peut faire à propos d'une rédefinition du champ d'application de la loi peut être faite également à propos des assujettis. A partir du moment où nous modifierons l'article premier nous toucherons en effet des dispositions essentielles, ce qui risque de compliquer le fonctionnement du mécanisme. Au contraire, en amendant seulement les articles portant sur les dispositions relatives au remboursement, nous pouvons faire œuvre utile sans pour autant risquer d'entraver ce fonctionnement.

En tout état de cause, il faut faire en sorte que la charge pesant sur les employeurs ne soit pas alourdie d'une façon excessive, car il faut bien voir que toute mesure de ce genre se traduit par un accroissement corrélatif de la charge qui pèse, à proportion, sur un nombre moins grand. Il faut par conséquent naviguer entre les deux écueils.

Nous devons examiner avec soin les nombreuses remarques relatives à l'intérêt qui s'attache à ce que soit aménagée la possibilité d'une éventuelle utilisation d'une partie des ressources provenant du versement sous la forme de dépenses d'investissement.

A cet égard, la commission, faisant preuve de réalisme, a tenu à marquer son désir d'obtenir l'inscription de ce principe dans le texte de la loi, tout en considérant qu'il convenait de ne pas aller au-delà pour être certaine au moins d'obtenir des résultats dans le domaine où le Gouvernement s'est proposé d'agir, celui de la couverture des charges d'exploitation.

A vouloir tout faire, on risquerait de ne rien résoudre. Et s'il est vrai que celui qui trop embrasse, bien souvent mal étirent, il y a lieu de ne pas aller au-delà d'une formule qui ne risque pas de nous faire perdre un résultat assuré pour un bénéfice incertain. C'est précisément la formule que la commission a retenue au cours de son examen et qu'elle vous proposera.

Une autre catégorie d'observations porte sur l'ensemble de notre politique des transports. Il n'est pas douteux qu'elle ait sa place dans ce débat, car on ne saurait perdre de vue qu'il s'agit au fond d'engager, dans une nouvelle orientation, une politique cohérente en matière de transports.

Les nombreux travaux d'amélioration des transports urbains dont le Gouvernement a pris l'initiative ont certainement porté leurs fruits. La mise au point des études a demandé quelque temps, mais il est intéressant aujourd'hui de pouvoir disposer d'éléments de réflexion et d'informations, alors qu'il s'agit de décider des orientations et des choix qui vont déterminer notre politique des transports.

On ne peut ignorer, c'est même un élément fondamental, que la distance moyenne des constructions nouvelles en région parisienne par rapport au centre de la région, c'est-à-dire par rapport à Paris, est passée en vingt ans de huit à quinze kilomètres. Il sera donc de plus en plus nécessaire d'assurer la fluidité du système de transports dans les zones urbaines. A cet égard, les déclarations récentes du Gouvernement et de ses représentants ont suscité beaucoup d'intérêt, car il devient urgent que soient mis en œuvre des plans de circulation automobile tels que ceux qui ont été prévus par le VI^e Plan, et que soient prises des mesures permettant de maîtriser la circulation et le stationnement des automobiles, ainsi que d'assurer le bon fonctionnement des réseaux de transports en commun, dans des conditions de confort satisfaisantes et décentes pour l'usager comme pour le personnel.

Qu'il me soit permis d'ajouter à ces considérations une réflexion qui sort peut-être du cadre des transports mais qui néanmoins n'échappe pas, monsieur le Premier ministre, à votre compétence. Je veux parler de la mise en œuvre de ce que l'on appelle le « 1 p. 100 patronal ». Il s'agit là, indubitablement, d'une bonne institution, mais qui, hélas! est trop souvent mal utilisée. En effet, les entreprises ne tiennent absolument pas compte des contraintes que fait naître, en matière de transports collectifs, l'implantation très éloignée du lieu de leur activité des ensembles résidentiels où elles vont installer leur personnel. C'est un phénomène qu'il faut à tout prix maîtriser et qu'il doit être possible, à tout le moins de contrôler, et dont on pourrait, par l'incitation, arriver à atténuer les effets.

Après cette réflexion incidente, j'en reviens aux transports pour noter que certaines déclarations faites récemment à propos des tarifs mériteraient un développement et quelques éclaircissements que la commission a d'ailleurs demandés à M. le ministre des transports mais que l'Assemblée souhaitera sans doute obtenir elle aussi.

Certes, la formule retenue pour faire face au déficit d'exploitation des entreprises publiques de transports, par l'institution d'un versement à la charge des employeurs, paraît bien préférable à celle qui consistait à vouloir à tout prix réaliser une politique de vérité des prix en matière tarifaire. Il y a là une considération de justice sociale qui ne pouvait point vous échapper. Mais, de même qu'il ne fallait pas céder à la facilité en continuant de verser, par la voie des subventions, des sommes de plus en plus considérables dans une sorte de tonneau des Danaïdes, de même, et à l'inverse, il ne fallait point faire peser sur l'usager la charge du redressement.

Le versement, pourtant, ne suffira sans doute pas à éviter une augmentation tarifaire, qui a d'ailleurs été amorcée, et sur laquelle des précisions devraient pouvoir nous être fournies.

Quant au problème des relations entre l'Etat, les collectivités locales intéressées et les entreprises de transports publiques, il serait également souhaitable que soient éclaircies les perspectives dans lesquelles s'engage la préparation d'un contrat de programme entre l'Etat et la R. A. T. P. Les structures institutionnelles qui seront tout naturellement le prolongement et l'instrument privilégié du présent projet de loi devront également être définies de telle sorte — et je m'adresse à M. le ministre des transports en lui rappelant les engagements qu'il a bien voulu prendre devant la commission — que les élus de la nation puissent participer à leur élaboration comme à leur fonctionnement.

On sait qu'en 1957 — mais on ne sait rien aussi bien que ce que l'on rappelle — à l'occasion du vote d'un texte comparable dans certains de ses effets à celui qui nous est présenté aujourd'hui, des représentants du Parlement avaient été désignés pour figurer au sein des organismes chargés de la mise en œuvre de ce mode de financement. A fortiori convient-il aujourd'hui que cette préoccupation s'exprime, avec la force que lui donne l'assentiment de votre commission.

S'agissant d'investissements dans la région parisienne, il est un point particulier qui mérite de retenir aussi l'attention. Je veux parler de cet investissement prioritaire et majeur que représente la construction d'une nouvelle gare de Lyon. Nul n'ignore les conditions peu satisfaisantes — et c'est une litote — dans lesquelles fonctionne cet établissement malgré le dévouement infatigable d'un personnel parfaitement conscient de

ses responsabilités, mais également des inconvénients que représentent la vétusté et l'inadaptation de certains équipements. Encore faudrait-il que le choix des techniques de construction de la nouvelle gare ne conduise pas à l'engagement de dépenses inutiles et à la création d'équipements qui feraient double emploi.

Enfin, il convient d'affirmer que le domaine des transports, plus peut-être que tout autre secteur de notre économie, doit être considéré comme le terrain privilégié de l'innovation technologique, laquelle correspond précisément au caractère d'un secteur où la fluidité, la vitesse et la précision sont les éléments qui conditionnent la réussite.

Je signale à ce sujet les préoccupations de la commission qui souhaite la mise en œuvre de modes de transport nouveaux et de techniques nouvelles chaque fois que l'occasion se présentera, et, notamment, dans la région parisienne.

Mais je ne saurais conclure sans marquer combien tout cela — notamment ce que le Gouvernement a réalisé, engagé ou prépare — ne peut être fécond si nous ne faisons pas de notre politique en matière de transports une grande œuvre de solidarité nationale.

Par-delà l'expression des solidarités régionales que ce texte met particulièrement en valeur, il est essentiel que s'affirme une solidarité de toute la nation devant les problèmes qui mettent en cause, à la vérité, non pas seulement une part d'elle-même, mais son existence même. (*Approuvements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, l'intervention de M. le Premier ministre a souligné, s'il en était besoin, l'intérêt que porte le Gouvernement au problème général de l'organisation des transports urbains et sa conviction qu'en tentant de lui apporter des solutions correctes et convenables, il répond non seulement au souci de la nation, mais aussi aux préoccupations majeures d'un très grand nombre de nos compatriotes.

Il est de fait que l'accélération de l'urbanisation et la séparation, sans doute excessive au cours des dernières décennies, de l'emploi et de l'habitat, le développement rapide de la motorisation utilisant un réseau de voiries qui ne peut s'adapter partout au même rythme, constituent autant de facteurs qui contribuent à accroître la durée et la fatigue des déplacements, particulièrement aux heures de pointe, la désaffection progressive des transports en commun de la part des usagers, bref la dégradation du cadre urbain.

Mais en même temps que l'on porte ce diagnostic sur la situation que je viens de schématiser, il faut bien considérer que l'ampleur du problème des déplacements est telle qu'il serait illusoire de prétendre le résoudre à l'aide d'un seul moyen, quel qu'il soit.

Le véhicule individuel, dont l'utilisation se développe rapidement, est naturellement appelé à assurer sa part, très importante, dans la croissance des déplacements. Toutefois, malgré l'intérêt qu'il présente et la liberté qu'il donne à ses utilisateurs, il ne peut résoudre tous les problèmes et sa prolifération même, surtout si elle se fait dans l'anarchie, lui retire, pour certains types de déplacements, une grande partie de ses avantages.

Faciliter les déplacements urbains pour toutes les catégories sociales, et au moindre coût collectif, suppose l'organisation de la coexistence entre services collectifs et véhicules individuels et la meilleure utilisation possible de l'infrastructure existante. Or, dans le contexte actuel, le problème de la coexistence des différents modes de transport ne peut être résolu par le seul jeu de tendances naturelles qui conduisent, de façon trop évidente, à l'asphyxie des centres et à la régression des transports collectifs.

C'est pourquoi une intervention volontaire des pouvoirs publics est indispensable.

Dans le cadre de cette intervention, les principales actions entreprises ou développées au cours du VI^e Plan porteront sur la planification urbaine, les investissements et la recherche, et le développement de nouvelles techniques de transport, ce qui répond au souhait que vient d'exprimer le rapporteur de la commission de la production et des échanges.

La planification urbaine, d'abord.

Parallèlement aux actions déjà menées pour rapprocher l'habitat de l'emploi dans le cadre de la politique du logement et de l'urbanisme qui doit d'ailleurs faire l'objet d'un prochain débat, l'insertion des transports dans la planification urbaine sera assurée par l'étude et la mise en application de plans de transports et de plans de circulation.

Les expériences réalisées montrent qu'avec des plans de circulation judicieusement établis, les temps de parcours peuvent être diminués dans des proportions relativement importantes.

Pour la mise en œuvre de ces plans, il est prévu au VI^e Plan, avec une déclaration de priorité, un montant d'autorisations de programme de 170 millions de francs à la charge de l'Etat ce qui, avec l'apport des collectivités locales, donnera la possibilité de faire pour 250 millions de francs d'études et d'équipements.

Les investissements ensuite.

Je confirme ce qu'a dit M. le Premier ministre, à savoir que dans les agglomérations de Paris, de Marseille et de Lyon la réalisation d'infrastructures nouvelles sera poursuivie ou engagée avec l'aide de l'Etat. Je rappelle à cet égard qu'en dehors de la région parisienne sur laquelle je reviendrai, le Gouvernement prévoit une participation du budget de l'Etat à la construction d'une première ligne de métro en site propre à Lyon et à Marseille.

En même temps sera poursuivi un effort très important pour la construction de voies rapides urbaines en vue de faire face au développement du trafic. Un montant d'autorisations de programme de plus de quatre milliards de francs, faisant l'objet d'une déclaration de priorité au VI^e Plan, permettra d'engager dans de nombreuses agglomérations de province, et notamment dans les métropoles d'équilibre près de 500 km de voies rapides nouvelles, sous forme de rocade et de pénétrantes.

Enfin, en matière de recherche et de développement de nouvelles techniques de transports, les études déjà commencées seront poursuivies.

Le développement de modes nouveaux de transports collectifs semble indispensable, en particulier pour les villes de moyenne importance, qui ne peuvent plus se contenter d'un simple réseau d'autobus, mais ne peuvent davantage se lancer dans la construction d'un métro de type classique en raison de son coût.

J'indique à l'Assemblée qu'au titre de la recherche en matière de transports, un programme prioritaire de 145 millions de francs est retenu au VI^e Plan pour le développement de nouveaux modes de transports urbains, de véhicules moins polluants et offrant plus de sécurité.

En ce qui concerne plus spécialement les transports collectifs, l'objectif du Gouvernement est de permettre la réalisation de lignes expérimentales dans trois ou quatre grandes agglomérations. Des études sont en cours et un programme prioritaire de 240 millions de francs, qui s'ajoute d'ailleurs aux crédits de recherche, a été retenu au VI^e Plan.

Tels sont les domaines dans lesquels, en matière de transports urbains, s'exercera l'action du Gouvernement au cours du VI^e Plan.

Mais l'attention du Gouvernement est évidemment centrée sur les véritables dimensions atteintes par ce problème dans la région parisienne.

La situation actuelle est marquée par une double insatisfaction : celle des usagers, qui se plaignent de la durée et de la lenteur des déplacements auxquels ils sont assujettis, et celle de l'Etat et des collectivités locales, dont les charges croissent sans cesse : je signale, à cet égard, que, de 1963 à 1970, elles ont plus que quadruplé.

Cependant, ainsi que le rappelait tout à l'heure M. le Premier ministre, depuis 1960, un effort considérable a été entrepris en faveur des transports collectifs de la région parisienne. Je rappellerai seulement que, pendant la durée d'exécution du V^e Plan, cinq milliards de francs — valeur 1970 — ont été consacrés aux investissements dans les transports en commun de la région parisienne.

Certes, il est, me semble-t-il, très juste et conforme à la réalité de souligner que si ces premiers efforts ont commencé à porter leurs fruits, ils n'ont pas pour autant réglé l'ensemble du problème.

Aussi, devant cette situation, le Gouvernement a-t-il estimé que toute politique en matière de transports en commun dans la région parisienne devait revêtir un caractère à la fois global et cohérent et qu'il convenait de fixer et d'atteindre certains objectifs.

Quels sont ces objectifs ? Ils sont au nombre de trois.

Le premier consiste à améliorer, d'une manière très générale, la qualité du service rendu à la clientèle. C'est un objectif de caractère à la fois social et politique.

Le deuxième consiste à obtenir une gestion plus efficace et, en même temps, plus rigoureuse des entreprises de transports collectifs dans la région parisienne. C'est un objectif de caractère économique, qui sera atteint grâce à la conclusion d'un contrat de programme entre l'Etat et la R. A. T. P., que je suis en train de négocier et qui pourrait être conclu au cours des prochaines semaines.

Enfin, le troisième objectif, de caractère financier, consiste à réduire, par des moyens appropriés, les charges qui pèsent sur l'Etat et sur les collectivités locales.

Il est bien certain que l'exécution d'une telle politique d'ensemble ne pourra être réalisée que dans la mesure où, ainsi que le soulignait tout à l'heure M. le Premier ministre, une autorité unique et responsable de l'ensemble des problèmes de transports

et de circulation dans la région parisienne se substituera aux trop nombreuses instances qui ont actuellement compétence et vocation pour en traiter.

C'est pourquoi le chef du Gouvernement a annoncé que, après les études auxquelles nous nous livrons, l'Assemblée sera saisie, à la session d'automne, d'un projet de loi relatif à l'établissement de cette autorité unique décentralisée.

Le premier objectif que nous poursuivons tend donc à améliorer la qualité du service rendu aux usagers des transports collectifs de la région parisienne. Dans ce domaine, j'ai déjà souligné, mesdames, messieurs, l'effort qui avait été consenti par l'Etat et par les collectivités locales au cours du V^e Plan. Mais je tiens à préciser qu'au cours du VI^e Plan 7 milliards 500 millions de francs seront affectés aux investissements réalisés en matière de transports collectifs dans la région parisienne alors que le V^e Plan n'y consacrait que 5 milliards de francs. La comparaison de ces deux chiffres témoigne de l'extraordinaire effort qui sera accompli au cours du VI^e Plan, par rapport à celui qui a été consenti au cours du V^e Plan.

A quoi serviront ces investissements ? Dans quels domaines seront-ils utilisés ? Quelles réalisations sont déjà décidées ?

Telles sont les trois questions auxquelles je vais m'efforcer de répondre, en procédant notamment à quelques énumérations qui, je le reconnais, pourront revêtir un caractère quelque peu fastidieux.

D'abord, en ce qui concerne la voirie urbaine en région parisienne, l'effort principal portera sur les autoroutes radiales permettant la desserte des villes nouvelles et sur les constructions de rocades facilitant les déplacements de banlieue à banlieue. Dans la capitale même, l'Etat apportera son concours à l'initiative du conseil de Paris pour l'achèvement du boulevard périphérique et pour la réalisation de la voie express de la rive gauche de la Seine.

En banlieue, selon les vœux, d'ailleurs, exprimés à la fois par le district et par les collectivités locales, un certain nombre d'opérations ont été décidées. L'autoroute A 4, de Paris à Villiers-sur-Marne, sera réalisée en même temps que l'autoroute A 15, de Paris à Pontoise, avec la desserte de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Sera également réalisé le raccordement de l'autoroute de l'Ouest au boulevard périphérique avec doublement du tunnel de Saint-Cloud. Quant aux autoroutes de rocade, certaines opérations seront engagées concernant l'autoroute A 86 ; l'engagement des premiers tronçons de l'autoroute A 87 sera réalisé, ainsi que la voie rive gauche des Hauts-de-Seine et le doublement de l'autoroute du Nord, de Noisy-le-Sec à l'aéroport de Roissy-en-France.

L'ensemble de ces opérations concourra à la réalisation du schéma directeur et au desserrement des emplois en banlieue, grâce notamment aux liaisons de rocade, sans que les besoins les plus urgents soient pour autant négligés.

S'agissant, maintenant, des transports en commun, que se passera-t-il ? Trois programmes majeurs seront poursuivis parallèlement : d'abord, l'amélioration de la capacité et du confort sur les réseaux ferrés ; ensuite, l'accroissement de la productivité dans les entreprises de transports ; enfin la réalisation d'infrastructures nouvelles correspondant au programme déjà entrepris et à celui qui doit l'être.

Les infrastructures nouvelles porteront notamment sur l'achèvement du tronçon central du réseau express régional, qui comportera — et je crois répondre au vœu, ou même à la requête, qui a été présenté tout à l'heure par l'honorable rapporteur — à la gare de Lyon, la réalisation d'une gare commune R. E. R.-S. N. C. F. — banlieue, dont les dispositions assureront la facilité et la rapidité de la correspondance et rendront possible l'interconnexion ultérieure des réseaux de la S. N. C. F. et du R. E. R.

De même seront réalisées les infrastructures qui permettront d'assurer la desserte ferrée de la vallée de la Marne et des villes nouvelles d'Evry, de Cergy, de Saint-Quentin-les-Yvelines, le prolongement de la ligne de métro n° 8 jusqu'à Créteil, l'engagement de la liaison Invalides—Orsay, l'amélioration de la capacité et de la diffusion dans Paris de la ligne de Sceaux et, enfin, le lancement de deux ou trois prolongements de lignes de métro dans la proche banlieue, dont le choix, très prochain d'ailleurs, sera l'objet des études en cours.

Compte tenu de ce programme et des programmes antérieurs, quelles seront les réalisations mises en service au cours de la période 1971-1973 ? Il y a à peine un mois, a été prolongée la ligne de métro n° 3 à Bagnolet ; en novembre prochain, sera ouverte la section Etoile—Auber du R. E. R. ; en avril 1972, la ligne de métro n° 8 sera prolongée de Maisons-Alfort au carrefour de l'Echat puis, à la fin du VI^e Plan, jusqu'à Créteil ; en décembre 1972, la section Défense—Saint-Germain du R. E. R. sera réalisée ; en 1973, la ligne n° 13 sera prolongée jusqu'à Miromesnil et, la même année, seront assurées les sections Grigny I et Grigny II de l'antenne ferrée assurant la desserte d'Evry.

Tel est le programme d'infrastructures nouvelles qui sera réalisé au cours de la première période du VI^e Plan, c'est-à-dire de 1971 à 1973.

Dans le domaine de l'amélioration des capacités de transport pendant la même période, je suis en mesure d'affirmer que la capacité de transport du métro sera accrue d'environ 15 p. 100.

Ce résultat sera obtenu grâce à la mise en service de matériels modernes, qui sera achevée sur la ligne n° 3 et entièrement réalisée sur la ligne n° 7 ; la mise en service de ce même matériel moderne sur la ligne n° 8 ou sur la ligne n° 6 s'effectuera au cours de la période 1973-1974.

L'accroissement du parc, les échanges du matériel entre lignes permettront, avec la généralisation de la commande centralisée avant la fin de 1972, d'accroître la cadence de passage des rames en réduisant les temps de stationnement.

Ensuite, l'expérience de départs programmés, déjà réalisée sur la ligne n° 7, sera étendue, dès cette année, aux lignes n° 9 et 12, puis, en 1972, aux lignes n° 2, 6, 3, 1 et 4, puis, en 1973, aux lignes n° 5 et 13.

Le pilotage automatique, déjà réalisé sur les lignes n° 11 et 4, sera appliqué sur la ligne n° 1 dès cette année, sur la ligne n° 3 en 1972 et sur la ligne n° 7 en 1973.

La S. N. C. F.-banlieue, de son côté, offrira à ses propres usagers, au moins aux heures de pointe, une capacité de transport accrue d'environ 15 p. 100. Déjà — l'Assemblée le sait — le 23 mai dernier, l'entreprise nationale a mis en service 112 trains supplémentaires sur différentes lignes de banlieue.

Outre une capacité de transport accrue offerte aux usagers, le VI^e Plan prévoit l'amélioration notable du confort dans les stations. Je rappelle à ce sujet qu'en 1969 le réseau ferré de la Régie comportait 134 escaliers mécaniques. A la fin de 1972, lorsque la branche Ouest du réseau express régional aura été mise en service en totalité, 165 escaliers mécaniques supplémentaires seront installés.

Sur le réseau métropolitain classique lui-même, au cours de la période 1971-1973, 47 escaliers mécaniques seront mis en service.

Quant à la S. N. C. F.-banlieue, elle prévoit l'installation, en 1972, de vingt escaliers mécaniques à Paris-Saint-Lazare, à Paris-Est et à Paris-Nord.

Telles sont, mesdames, messieurs, les réalisations d'ores et déjà décidées pour la première partie du VI^e Plan. Je pense que leur énumération, un peu longue et, je le reconnais encore bien volontiers, quelque peu ennuyeuse, vous aura convaincus de la détermination du Gouvernement de tout tenter en vue d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers.

Mais nous pensons que, pour atteindre notre objectif, notre intervention ne doit pas se limiter à cette action. Nous avons le devoir d'agir également sur l'environnement proche ou lointain. Dans ce domaine, les mesures à prendre pour la région parisienne ne diffèrent pas, au fond, de celles qui sont déjà préconisées pour l'ensemble des agglomérations d'une certaine importance. Il s'agit, vous l'avez compris, de définir et de mettre en œuvre un plan de circulation tirant le meilleur parti possible de ce qui existe et prévoyant notamment l'extension des couloirs réservés aux autobus, l'interdiction de stationner sur certaines artères, la définition du réseau de voies prioritaires, la réservation de certaines voies aux transports collectifs et aux piétons, ainsi que l'institution du stationnement payant dans certaines zones et l'aménagement de parkings.

C'est grâce à l'action qui sera menée sur l'environnement, sans préjudice de celles qui pourraient s'exercer concernant le rapprochement de l'habitat et de l'emploi, que nous parviendrons à rendre la circulation plus aisée et, ainsi, à améliorer sensiblement le service rendu à la nombreuse clientèle.

Tels sont les voies et moyens que nous nous proposons de mettre en œuvre pour atteindre le premier objectif de la politique du Gouvernement en matière de transports collectifs dans la région parisienne.

Examinons maintenant le deuxième objectif qui consiste, je le répète, à rendre plus efficace et plus rigoureuse la gestion des entreprises publiques de transports.

Je vous ai indiqué à cet égard — hier, au cours de mon audition, la commission paraissait s'intéresser à cet aspect du problème — que le Gouvernement était en train de négocier un contrat de programme avec la R. A. T. P., comme il avait déjà conclu, il y a trois ans, avec la S. N. C. F., un contrat de programme qui avait abouti, en 1969, à la grande réforme de la société nationale, qui est en cours de réalisation.

Ce contrat de programme devra définir les engagements réciproques de l'Etat vis-à-vis de la Régie et de la Régie vis-à-vis de l'Etat.

Pour sa part, le Gouvernement est décidé à prendre quatre engagements.

Le premier concerne la définition d'une politique tarifaire, au moins à court terme. Il est, en effet, indispensable que la Régie, pour établir plus facilement ses comptes d'exploitation, sache sur quelles recettes elle peut et doit compter. Par conséquent l'Etat doit définir aussi clairement que possible la politique tarifaire qu'il entend voir mener par l'entreprise.

L' deuxième engagement a trait au montant d'investissements que l'Etat et les collectivités locales sont disposés à consentir pour la période couverte par la durée de ce contrat de programme.

Ce que j'ai dit il y a quelques instants montre que cet engagement sera tenu et que, en tout état de cause, il figurera bien audit contrat de programme.

Le troisième engagement est relatif à ce qu'on appelle d'ordinaire la normalisation des comptes. Cette normalisation porte à la fois sur la fiscalité et sur les charges de retraite.

En ce qui concerne la normalisation fiscale, il s'agit d'exonérer de la T. V. A. la recette que constitue pour la R. A. T. P. le versement des subventions d'équilibre forfaitaires. J'indique incidemment que cette exonération représentera pour l'Etat un abandon de recettes de 110 millions de francs environ.

Quant à la normalisation des charges de retraites, il s'agit de mettre la Régie dans la situation d'une entreprise dont le personnel serait affilié au régime général de sécurité sociale, mais qui garderait à sa charge les avantages particuliers qu'elle consent à son personnel. Cette normalisation des charges de retraites se traduira pour l'Etat par une charge non négligeable, évaluée à 130 millions de francs.

En contrepartie de ces engagements, l'Etat demandera d'abord que la Régie, à la faveur de l'autonomie de gestion dont elle bénéficiera comme toutes les entreprises nationales, et grâce à une certaine liberté d'action retrouvée, s'engage à redoubler de vigilance dans sa gestion, de telle sorte qu'elle soit plus efficace et que, jointe à une réorganisation des services, elle permette un allègement de structures.

Un second engagement de la Régie consistera dans le maintien de la politique entreprise pour améliorer la productivité qui sera non seulement poursuivie, mais accentuée dans les prochaines années de telle sorte que, dans une première phase, le niveau des effectifs soit stabilisé et que, dans une phase ultérieure aussi rapprochée que possible, une déflation de ces effectifs soit envisagée et réalisée.

Ce ne sera d'ailleurs pas une innovation puisque le contrat de programme passé en 1969 entre l'Etat et la S. N. C. F. stipule que l'entreprise s'engage, au fur et à mesure de sa réorganisation et grâce à l'amélioration de la productivité que permettent les techniques nouvelles, à opérer une certaine déflation des effectifs. Je rappelle à cet égard qu'en 1969 la S. N. C. F. employait 321.000 agents et qu'au 1^{er} janvier de cette année elle n'en comptait plus que 300.000.

Ce qui a été fait pour cette grande entreprise nationale pourra être réalisé par la Régie dans le cadre de ce contrat de programme intérimaire.

Telle est l'action que nous entendons mener pour atteindre le deuxième objectif de notre politique des transports en commun.

J'en arrive à la détermination des voies et moyens permettant d'atteindre notre dernier objectif qui consiste à alléger dans toute la mesure du possible les charges qui pèsent sur l'Etat et les collectivités locales. C'est l'objet du projet de loi aujourd'hui en discussion.

Ainsi que l'a souligné tout à l'heure M. le Premier ministre, le Gouvernement a obéi, en déposant ce texte, à deux soucis, et d'abord à un souci d'ordre financier : alléger les charges qui pèsent sur l'Etat et sur les collectivités locales.

Je l'ai dit, ces charges ont plus que quadruplé entre 1963 et 1970. En effet, le déficit d'exploitation de la Régie, qui était de 360 millions de francs en 1963, a atteint, en 1970, 1.395 millions de francs, dont 70 p. 100 à la charge de l'Etat et 30 p. 100 à la charge des collectivités locales.

Si aucune mesure n'est prise, si un ensemble de moyens ne sont pas mis en œuvre, ce déficit s'aggravera inéluctablement et, à la limite, la charge deviendra intolérable.

La contribution dont nous demandons la création permettra une meilleure répartition de cette charge, qui ne sera plus exclusivement supportée par l'Etat et par les collectivités locales.

Telle est la première raison du dépôt de ce projet de loi. Mais il en est une seconde, aussi impérative.

Il est vraisemblable qu'au cours de la présente année, le Gouvernement sera amené à décider une majoration des tarifs de transport, mais il ne veut pas que les salariés titulaires de la carte hebdomadaire de travail subissent les conséquences de ce relèvement. C'est pourquoi l'article 1^{er} du projet de loi précise que la contribution viendra en compensation des pertes de recettes subies par les entreprises de transport du fait des réductions consenties sur les cartes hebdomadaires.

Ainsi est confirmée la volonté du Gouvernement de poursuivre dans la voie où il s'est engagé, à savoir venir en aide, par les mesures qu'il juge appropriées, aux catégories sociales qui lui semblent les plus défavorisées.

La justification économique de ce versement réside, comme l'a d'ailleurs exposé M. le Premier ministre, dans le fait que les employeurs de la région parisienne, grâce au réseau de transport existant, tirent avantage d'un marché de main-d'œuvre unique, sans comparaison possible avec celui que connaissent les employeurs des autres régions de France. Nous estimons qu'il s'agit là d'un service rendu qui doit avoir pour contrepartie la contribution que le projet de loi met à la charge de certains employeurs de la région parisienne.

Je n'insiste pas davantage sur le mécanisme de ce versement tel que le prévoit le texte. Votre rapporteur vous en a montré les rouages. Au demeurant, la discussion qui va s'engager permettra à chacun de s'exprimer et au ministre des transports de répondre éventuellement aux observations qui pourraient être présentées.

Mesdames, messieurs, j'en arrive à ma conclusion. Le sujet que j'avais à traiter comme l'importance que le Gouvernement attache à ce débat sur les transports urbains en général et sur les transports en commun dans la région parisienne en particulier ont à mes yeux justifié la longueur de mon intervention.

Ce que j'aimerais, c'est que l'Assemblée retienne de mon propos, outre, bien entendu, l'intérêt que nous portons à l'adoption de ce projet de loi, comme l'a indiqué M. le Premier ministre, la détermination du Gouvernement de mettre en place un dispositif d'ensemble destiné à apporter à cet irritant problème des transports collectifs les solutions qui paraissent le mieux lui convenir.

Si l'Assemblée est consciente de l'effort sans précédent accompli à cet égard par le Gouvernement, elle jugera avec beaucoup d'objectivité et, en tout cas, avec beaucoup de sérénité, le projet de loi que je lui demande d'adopter. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et sur de nombreux bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Raymond Colibeau. Je demande la parole.

M. le président. Je suis désolé, mais je ne puis vous la donner.

M. Raymond Colibeau. Monsieur le président, je désire demander une précision à M. le ministre des transports.

M. le président. Il fallait lui demander la permission de l'interrompre. Vous n'avez pas le droit d'intervenir maintenant, monsieur Colibeau. Mais vous pouvez vous faire inscrire dans la discussion générale.

M. Raymond Colibeau. Je voulais simplement savoir jusqu'où, dans le VI^e Plan, était prévu le prolongement de la ligne de Sceaux. Jusqu'au Châtelet ?

M. le président. Je crois que le Gouvernement vous a entendu, monsieur Colibeau.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Stehlin.

M. Paul Stehlin. Monsieur le ministre, je partage vos préoccupations au sujet des transports parisiens et je serais tout prêt à faire preuve de compréhension en vue de contribuer, en tant que parlementaire et élu de Paris, à la recherche d'une solution, à la condition qu'il s'agisse d'un véritable projet de réforme de ces transports. C'est par là, en effet, qu'il eût fallu commencer et je m'étonne qu'aujourd'hui ne nous soit pas présenté un projet de réorganisation fondamentale des transports parisiens.

Dans l'exposé des motifs du texte en discussion, vous parlez effectivement d'une « réorganisation profonde » et vous dites que le projet de loi qui nous est soumis en est le premier élément. N'est-ce pas plutôt — et je mesure mes paroles — un expédient destiné à procurer certaines ressources qui disparaîtront dans le gouffre du déficit d'exploitation des transports parisiens que vous avez indiqué ?

Dans votre exposé, dont j'accepte les conclusions, du moins en ce qui concerne les deux premières parties, vous avez insisté sur la réorganisation, mais vous avez très peu fait état du sujet qui est l'objet même de ce débat.

De quoi s'agit-il ? D'une taxe qui frappera les employeurs de la région parisienne afin de dégager de nouvelles recettes destinées à être versées au syndicat des transports parisiens.

Je le dis immédiatement, ce projet qui paraît avoir été conçu hâtivement et qui est présenté au Parlement dans la plus grande précipitation, comme l'a fait justement remarquer M. Max Lejeune, est proprement inacceptable. Pour justifier mon opposition, je ferai trois sortes d'objections, et d'abord des objections de principe.

L'exposé des motifs du projet précise que l'institution de cette taxe repose sur le fait que les employeurs sont les premiers bénéficiaires de l'existence d'un vaste marché de l'emploi à Paris et dans les trois départements de sa périphérie. Or un tel fondement juridique est contraire au principe constant du droit français qui exige, en matière de responsabilité financière, un lien direct entre la cause et l'effet. Il est bien évident que le prétexte aujourd'hui saisi du bénéfice que les employeurs tirent de la délivrance des cartes hebdomadaires de travail est sans lien direct avec le déficit de la R. A. T. P. et des trains de banlieue.

En outre, le projet est contraire à cet autre principe constant du droit public français qu'est l'égalité devant le service public. Ce service est supporté soit par la collectivité tout entière, soit par les usagers, mais il ne peut être mis à la charge d'une catégorie sociale ou économique arbitrairement désignée.

Par ailleurs, le Gouvernement a proclamé depuis de nombreuses années son désir de simplifier une fiscalité exceptionnellement complexe et il a notamment fait voter la généralisation de la T. V. A., ce qui impliquait la suppression de toutes les taxes directes non déductibles qui pesaient sur l'exploitation des entreprises. Ainsi, en novembre 1969, le Gouvernement a supprimé, pour toutes les entreprises assujetties à la T. V. A., la taxe sur les salaires qui présentait l'inconvénient de ne pas être déductible.

On ne peut que regretter qu'un mouvement inverse se dessine. Déjà, la loi du 3 janvier 1970 a institué à la charge des entreprises une contribution sociale de solidarité qui n'est pas déductible. Aujourd'hui, vous nous proposez une taxe de 2 p. 100 sur les salaires pour financer les transports. Demain, nous aurons à nous prononcer sur un autre projet qui vient d'être mis en circulation et qui porte sur la « participation des employeurs au financement des premières formations technologiques et professionnelles ».

Or les cotisations patronales, établies sur le plafond de la sécurité sociale, c'est-à-dire 1.650 francs, s'élèvent actuellement à 26,70 p. 100. L'adoption du projet en discussion porterait le prélèvement, jusqu'à 1.650 francs mensuels, à 28,70 p. 100. Avec le texte que je viens de citer, nous dépasserions 30 p. 100.

La stratégie nucléaire a mis à la mode le terme « escalade ». Pour une escalade, c'en est une, et aux dépens des employeurs ! Car d'autres taxes viendront qui bénéficieront toutes, à n'en pas douter, des meilleures justifications. Ce n'est pas du tout le sens de l'évolution vers une simplification et une clarté fiscales promises par le Gouvernement, qui revient aux errements en créant de multiples taxes, tout comme le Roi, sous l'ancien régime, vendait des offices.

Mais, surtout, ce n'est pas en alourdissant constamment les charges des entreprises que l'on facilitera l'exportation et qu'on améliorera la compétitivité des entreprises françaises par rapport à leurs concurrents étrangers.

Hier encore, M. le ministre des finances regrettait que les petites et moyennes entreprises françaises ne fussent pas plus actives sur le marché des Etats-Unis. Or, cette taxe frappe précisément les entreprises auxquelles le ministre faisait allusion, c'est-à-dire celles de la région parisienne.

Je prends l'exemple de l'une d'elles, qui compte 150 employés. Elle verse mensuellement à son personnel, au titre des charges de transport, 3.500 francs environ. La taxe nouvelle prévue, basée sur un salaire moyen de 1.400 francs, donnera lieu à une charge supplémentaire d'environ 4.500 francs. Ainsi, une entreprise relativement modeste est frappée mensuellement d'une charge de 8.000 francs au seul titre du transport de son personnel.

Passons aux objections sur les modalités de la taxe prévue.

Elle serait contraire au principe de la vérité des prix, maintes fois affirmée par le Gouvernement comme l'un de ses objectifs.

Il s'agirait, en fait, de nouer dans un écheveau inextricable les comptes des transports de la région parisienne éclatés entre un prix à la charge de l'utilisateur, des subventions à la charge des pouvoirs publics et une taxe à la charge des employeurs. Une telle confusion ne peut que gêner l'effort de redressement ultérieur dont vous avez parlé à juste titre et masquerait l'étendue du problème aux yeux de l'opinion publique.

Les modalités fiscales de cette taxe sont également critiquables. Elle est, en effet, tout comme la contribution sociale de solidarité, recouvrée par des organismes sociaux, si bien que l'on ne sait plus où commentent le budget financier et le budget social de la nation. N'est-ce pas là une atteinte grave au principe de notre droit financier ?

En outre, les modalités contentieuses de cette taxe sont, elles aussi, hautement critiquables. En effet, d'après l'article 4 du projet de loi, le syndicat des transports parisiens est habilité à effectuer tout contrôle dans les entreprises qui peuvent arguer de ce qu'elles assurent intégralement le transport collectif de leur personnel. A-t-on idée de l'ampleur du contentieux qui pourrait résulter d'un tel contrôle ?

Enfin, on ne peut que critiquer l'objet même de la taxe. Par un aimable euphémisme, l'exposé des motifs ne nous promet nullement que la taxe permettra de réduire le déficit, mais nous apprenons seulement « qu'un grand effort de productivité doit permettre de réduire l'évolution actuelle du déficit des entreprises de transport en commun ».

On ne saurait vraiment avouer plus clairement l'incapacité des pouvoirs publics à résoudre le problème des transports en commun qui émeut aujourd'hui, à si juste titre, l'opinion.

Le développement des transports en commun n'a bénéficié que de solutions à la petite semaine ou de projets aussi grandioses qu'inefficaces.

De 1946 à 1967, onze kilomètres seulement de lignes nouvelles de métro ont été percées. Plusieurs lignes de métro fonctionnent encore avec du matériel d'avant la guerre de 1914. La prolongation des lignes vers la banlieue, qui eût résolu tant de problèmes, n'a pas été réalisée. Vous nous avez dit qu'elle se ferait. Je vous en félicite, monsieur le ministre. En revanche, on a essayé, à grands frais, le métro sur pneus, dont le moins qu'on puisse dire est que les résultats ne sont pas concluants.

On éprouve, d'autre part, le budget d'investissement des transports par la construction du réseau express régional que, par dérision, on a appelé « le métro des pâquerettes » puisqu'il relie la forêt de Saint-Germain à celle de Bondy. Je pense que ce métro de prestige n'intéresse que modérément les employés de la région parisienne.

Pour ce qui est des autobus, il existe sur le réseau parisien au moins une dizaine de modèles différents. Ne conviendrait-il pas de tendre vers une unification en vue de la rationalisation de la production de ce matériel ? D'ailleurs, le réseau d'autobus est certainement celui qui, par la lenteur de la circulation, l'irrégularité et la faiblesse des fréquences, donne le moins de satisfaction en matière de transport.

Enfin, puisque nous parlons des transports, on ne peut que regretter le malthusianisme de la politique d'octroi des licences d'exploitation des taxis.

Il conviendrait, surtout, pour une bonne utilisation des moyens existants, de mettre en œuvre une réforme profonde du plan de circulation. Vous en avez parlé, monsieur le ministre. Les constructions de tours, que l'on envisage ici et là, et dont les projets foisonnent, compliquent et compliqueront à l'infini le problème de la circulation et aggraveront encore le déficit des transports parisiens.

En conclusion, monsieur le ministre, le projet de taxe de 2 p. 100 sur les salaires ne résoudra pas plus le problème du déficit des transports parisiens, que le comprimé d'aspirine, qui fait baisser momentanément la fièvre, ne soigne la maladie.

Aussi, je souhaite, avec beaucoup de regrets, que l'Assemblée nationale ne vote pas le projet de loi que nous a présenté le Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. Bouloche.

M. André Bouloche. Mesdames, messieurs, que les employeurs soient les premiers bénéficiaires des efforts de la collectivité en faveur de l'urbanisation et des transports urbains, c'est bien certain.

C'est pourquoi le principe de la mesure que vous nous proposez aujourd'hui dans votre projet de loi, monsieur le ministre, ne soulève pas d'objection de notre part.

Mais nous nous demandons si véritablement, en le faisant, vous êtes sur la voie d'une solution au problème des transports urbains.

Car, en somme, ce que vous nous proposez se résume essentiellement en un transfert de charges. C'est une mesure financière. De plus, c'est une mesure qui paraît incomplète et mon collègue M. Boulay conduit à présenter des propositions concernant les agglomérations autres que celles de la région parisienne.

Cette mesure nous paraît mineure en face de l'immensité du problème posé.

Car de quoi s'agit-il ? De la transformation des villes harassantes d'aujourd'hui en villes dans lesquelles, demain, la vie deviendra humaine. Il est certain que, dans cette transformation, les transports joueront un rôle absolument capital.

Evidemment, c'est une affaire de moyens. De ce point de vue-là, en dépit des indications données par vous-même et par M. le Premier ministre, nous pensons que les moyens dont on envisage la mise en œuvre dans la région parisienne — fixés dans l'exposé des motifs à 3.100 millions de francs pour la durée d'exécution du Plan alors qu'un petit minimum devrait atteindre un milliard de francs par an — ne sont pas à la hauteur des ambitions.

Mais ce n'est pas seulement un problème de moyens. La détermination à laquelle vous faisiez allusion ne suffit peut-être pas pour régler le problème.

Il faut que nous connaissions de façon précise le modèle de développement urbain qui sert de base à votre planification.

Des études récentes ont montré qu'on doit chercher à structurer l'urbanisme autour d'équipements de transports collectifs en site propre, qui doivent précéder l'urbanisation et, de ce fait, pouvoir être réalisés à la surface du sol.

Vous me répondrez qu'une telle formule ne s'applique pas à la région parisienne, déjà fortement développée. C'est exact pour le centre de Paris, ce ne l'est plus pour la périphérie et pour les villes nouvelles dans lesquelles ce modèle peut effectivement être utilisé.

Mais en fait, quel est le modèle qui a servi depuis, mettons, cinquante ans pour les transports urbains de l'agglomération parisienne ? Il n'est pas visible d'une façon immédiate. Nous sommes forcés de nous en tenir dans un premier temps à constater ce que supportent les Parisiens, c'est-à-dire, l'inconfort, l'entassement dans des moyens de transport inadaptés, une fatigue supplémentaire inadmissible, une dégradation de la situation. En effet, ce qui éclate aux yeux des moins avertis, c'est le caractère périmé du système parisien actuel, mis à part le réseau express régional qui revêt, lui, un aspect moderne.

On nous parle de nouveaux systèmes pour lesquels leurs inventeurs ne tarissent pas d'éloges et nous font beaucoup de promesses. Mais on peut se demander si finalement ces nouveaux systèmes ne servent pas essentiellement à faire passer le temps et à masquer soit une absence de vision d'ensemble, soit plutôt une vision d'ensemble inadaptée.

En fait, il existe bien un modèle vers lequel tend effectivement le développement urbain de la région parisienne, un modèle qui se réalise au détriment des usagers des transports en commun, ceux que les rapports de l'administration appellent d'une formule imagée « les captifs du transport » c'est le modèle américain, caractérisé par la croissance anarchique du transport automobile individuel.

En effet, il existe deux grands modèles entre lesquels nous pouvons choisir.

D'un côté le modèle américain dont je viens de parler, ou prédominant les grands espaces car la densité de la population des Etats-Unis est de vingt habitants au kilomètre carré. C'est un pays où l'on peut se permettre un grand gaspillage de place aussi bien pour l'urbanisme que pour les transports, soit en commun, soit surtout individuels terriblement dévoreurs d'espace.

De l'autre côté, le modèle européen que l'on trouve dans de nombreuses villes autour de nous, en Allemagne, en Suisse, en Angleterre, caractérisé par le fait que, disposant de peu d'espace, il faut en être avare. Ce modèle peut s'appliquer dans un pays comme la France, où la densité de la population ne dépasse pas cent habitants au kilomètre carré, ou dans d'autres pays européens où elle est beaucoup plus forte encore, en Belgique, dans la Ruhr, où très souvent les transports en commun sont en site propre.

Alors que tout nous commande de choisir le modèle européen, nous tendons, au contraire, vers le modèle américain, c'est-à-dire vers la solution fondamentalement routière, pour toutes les villes nouvelles autour de Paris, et ailleurs en France. Ce qui aboutit à augmenter de plus en plus les « captifs des transports », sacrifiés du fait que les transports en commun ne reçoivent jamais qu'une part insuffisante des investissements. Le système qui se développe actuellement avantage les favorisés et défavorise les moins privilégiés.

Et pourtant votre Gouvernement, monsieur le ministre, a participé à de nombreuses réunions ou séminaires de la conférence européenne des ministres des transports. Je ne vous rappellerai pas les conclusions du deuxième séminaire de cette conférence, mais il montrait à l'évidence que l'accent devait être mis sur les transports urbains, et notamment en site propre.

Cependant, peut-on vraiment considérer que l'action qui a été menée dans la région parisienne répond à de tels impératifs ? Nous ne le croyons pas. On tourne le dos aux exigences d'un urbanisme fondé sur des transports en commun en site propre, qui doivent jouer un rôle structurant.

A Paris, puisque votre projet vise Paris, depuis 1962 deux opérations d'extension du métropolitain ont été lancées. Il faudrait une action sérieuse et efficace dont je peux citer quelques éléments. Je vous ai entendu en énumérer un certain nombre et je m'en réjouis, mais je me demande si vos ambitions sont compatibles avec le choix implicite du modèle qui résulte de la politique suivie jusqu'à maintenant.

Il faut améliorer le confort et l'exploitation, c'est trop évident. Tous les usagers des transports en commun s'en rendent parfaitement compte. Il faut aussi créer des infrastructures nouvelles qui attendent souvent depuis très longtemps leur réalisation.

Depuis vingt ans, dans les grandes villes d'Europe, on relie les gares entre elles chaque fois qu'on le peut. A Paris on n'a rien fait dans ce sens. Voilà trente-cinq ans qu'une nouvelle ligne Nord-Sud peut être effectivement construite. Pourtant elle ne l'est pas ! On attend depuis longtemps le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'aux stations Châtelet et gare du Nord. Vous en avez d'ailleurs parlé. Que va-t-on donc faire pour la desserte ferrée des aéroports ? C'est un point très discuté. On se demande pourquoi elle n'est pas encore réalisée.

Quant aux liaisons de banlieue à banlieue, de Paris à la banlieue par des lignes ferrées, on peut déjà les améliorer sensiblement en utilisant les lignes existantes de la S. N. C. F. au lieu de les déclasser comme on le fait et de démolir des viaducs ou des ponts.

Tout cela est une question de priorité car on ne peut tout faire à la fois. A cette priorité s'oppose la politique implicite d'urbanisme et de circulation actuellement suivie, et l'on voit bien que vous n'arriverez pas à réaliser de véritables progrès dans le domaine des transports urbains de la région parisienne si vous ne changez pas totalement d'optique, si vous ne cessez de tout sacrifier à la croissance anarchique des véhicules individuels et par conséquent si vous n'établissez pas une priorité nette en faveur des transports en commun.

L'opinion publique sort de l'apparente indifférence qu'elle montrait jusqu'à présent à l'égard d'un problème dont les plus défavorisés sont les principales victimes, et la manifestation sur le thème des transports en commun du 18 novembre 1970 en a donné une preuve impressionnante.

Cette opinion publique n'est pas près de retomber dans sa torpeur. L'alarme est donnée et il faudra bien que, au-delà du projet de loi qu'il nous soumet aujourd'hui, le Gouvernement en tienne compte et mette enfin la politique des transports au service de tous les citoyens. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

M. le président. La parole est à M. de la Malène.

M. Christian de la Malène. Mes chers collègues, en dépit de l'appel de M. le rapporteur, représentant de l'Essonne, à la solidarité nationale et régionale, que j'ai quelque peine à déceler dans le texte du projet de loi qui nous est soumis, mes remarques me conduiraient à considérer celui-ci — je vous prie de m'en excuser, monsieur le ministre — comme assez mal venu.

Mal venu d'abord quant à la procédure suivie pour saisir l'Assemblée du problème certes urgent et effroyablement complexe de la circulation et des transports dans l'ensemble de l'immense agglomération parisienne.

Ce problème, nous le savons, ne date ni d'aujourd'hui ni d'hier. Nous le vivons les uns et les autres de budget en budget, depuis l'ordonnance de 1959 et même avant, depuis la loi de nationalisation de 1949. Nous l'avons vécu de façon plus aiguë encore au cours des dernières années.

C'est dire que le problème ou le drame des transports et de la circulation dans la région parisienne n'a pas été découvert hier. Dans ces conditions, on voit mal pourquoi a été choisi cet ordre de présentation et de discussion qui consiste à saisir l'Assemblée d'un texte, sans doute important mais relativement de détail, qui doit s'insérer dans un projet plus large de réforme des transports et de la circulation, dont nous aurons à débattre au cours de la session d'automne.

La procédure suivie est tellement anormale que vous-même, monsieur le ministre, et la plupart des orateurs avez dû consacrer une grande partie de vos interventions à développer vos intentions pour inscrire ce projet de loi dans votre contexte.

Dès lors, le caractère un peu mal venu de cette procédure nous amène irrésistiblement à nous poser des questions.

Comment se fait-il que le projet de réforme essentiel ne soit pas prêt alors que le problème est bien ancien, que l'on ait l'impression que, derrière les bonnes volontés, que je ne mets pas en cause, et derrière les espoirs de remise en ordre se cache le désir de certains de trouver immédiatement de nouveaux moyens financiers ? « Combions le trou — passez-moi cette expression familière — et demain on verra ». N'aurait-il pas mieux valu dire aujourd'hui quels seront les projets de réforme et voir ensuite comment les financer ?

Nous avons l'expérience un peu amère de cette méthode de travail qui consiste à dire : combions le déficit d'abord, on fera la réforme ensuite. On nous a tenu ce langage à propos de la R. A. T. P., mais une réforme, nous n'en avons jamais vu, car il est plus difficile de réformer que de boucher les trous. Pourtant, 600 ou 700 millions de francs, ce n'est pas rien.

Mal venu quant à la procédure utilisée qui n'est pas sans susciter quelque inquiétude sur les futures réformes et les intentions réelles de certains, le projet l'est également sur un

point beaucoup plus important ; je veux parler de l'approche du problème et du texte de portée plus générale dont nous aurons à discuter au cours de la session d'octobre.

Contrairement à la loi de nationalisation de 1949 et à l'ordonnance de 1959, il semble que l'approche nouvelle consiste — et je cite presque — à résulter le problème des transports parisiens dans son véritable cadre qui serait maintenant régional : hier on a nationalisé, aujourd'hui on régionalise. Eh bien, mesdames, messieurs, c'est là une méthode très malheureuse et une erreur fondamentale, compte tenu à la fois de l'importance du problème des transports parisiens et des réalités qui seront celles des solutions envisagées.

L'importance du problème ? Quand fut nationalisée la R. A. T. P. — métro et autobus — le législateur de l'époque a pris conscience du caractère national de ce problème.

Aujourd'hui, l'agglomération parisienne compte dix millions d'habitants ; demain, elle en comptera quatorze millions. Les problèmes de transport qui s'y posent intéressent un Français sur cinq ; ils intéressent même les provinciaux quand ceux-ci viennent à Paris.

Pour une agglomération de cette importance, dont la population, d'après le livre blanc, est supérieure à celle de la moitié des pays de l'Europe et où la circulation est l'élément vital, quelle est la question numéro un ? Précisément celle des transports.

Ce problème est grave et préoccupant sur le plan de la tension nerveuse, de la fatigue et du temps perdu. Pour s'en convaincre, il suffit d'interroger les habitants de la région parisienne.

Or il commande l'urbanisme et le devenir de cette immense agglomération. M. le Premier ministre et vous-même, monsieur le ministre, avez justement insisté sur ce point.

Bien plus, il met en cause de très grandes entreprises nationales, pour ne pas dire les plus grandes : la S. N. C. F. et la R. A. T. P. ; il intervient dans la formation des prix et, par là même, dans le coût de la vie. Aussi le tarif des transports est-il un sujet de préoccupation à la fois psychologique et matériel pour les Français.

Ayant ainsi pris conscience de l'importance capitale du problème, comment pourrait-on, dans le même temps, envisager de le résoudre dans un cadre régional et admettre que les moyens et les autorités destinés à le résoudre se trouveront au niveau régional ?

Je me demande, monsieur le ministre, quelle serait l'autorité d'une assemblée régionale composée d'hommes politiques différents par vocation et dont les intérêts seraient divergents. Comment une telle assemblée pourrait-elle exercer la moindre autorité sur la S. N. C. F. et sur la R. A. T. P., que l'Etat a déjà beaucoup de mal à gérer ?

Quelle influence une telle assemblée pourrait-elle avoir sur des entreprises que les ministres des transports successifs maîtrisent difficilement, d'autant plus que la S. N. C. F. n'a pas éclaté et demeure une entreprise nationale.

D'autre part, cette approche régionale, d'un problème capital pour l'Etat et national au premier chef, n'apporterait en fait qu'une apparence de solution. Les grandes lignes du projet, que vous avez exposées tout à l'heure, montrent bien qu'on fait semblant d'aller vers une solution régionale mais que l'essentiel des responsabilités reste — et il ne peut en être autrement — au niveau de l'Etat.

J'en arrive à mon troisième groupe de remarques. Après avoir parlé de la procédure, de l'erreur d'approche, j'aborderai maintenant le fond. Dans ce texte intitulé « projet de loi relatif à l'institution d'un versement à la charge de certains employeurs dans la région parisienne », je constate d'abord une absence de clarté quant à l'objectif réel recherché. Sans doute, quand on lit l'exposé des motifs, singulièrement bref d'ailleurs, on voit qu'il s'agit de prélever de l'argent sur les entreprises. Le but de ce prélèvement est expliqué : en cas d'augmentation des tarifs, ne pas relever le prix des cartes hebdomadaires de transport et trouver, par prélèvement sur les entreprises, les moyens de combler la différence.

On peut s'interroger. Cet objectif, tel qu'il est inscrit dans le texte, est social, mais on a dit aussi qu'il était économique et financier. Alors, j'ai du mal à comprendre que l'on puisse en même temps obtenir ces deux résultats.

Etre social, c'est faire en sorte que le prix de la carte hebdomadaire n'augmente pas dans le cas d'un éventuel relèvement des tarifs. Jusqu'à présent, que se passait-il ? Quand il était question de majorer les tarifs, on faisait bien du social mais en augmentant la participation de l'Etat et des collectivités locales. On appliquait le système dit « des vases communicants », c'est-à-dire que le budget de la R. A. T. P. était équilibré grâce à deux subventions, dont l'une était destinée à compenser l'insuffisance des tarifs. Quand on augmentait cette subvention, la seconde, accordée pour manque à gagner sur la carte hebdomadaire, se creusait, ce qui accroissait encore le déficit. Quand on relevait les tarifs, il fallait augmenter la subvention.

Maintenant, on continuera à faire du social, mais, au lieu de mettre le déficit à la charge de l'Etat et des collectivités locales, on le fera payer par les entreprises. En fait, l'objectif n'est pas tellement social. On tend simplement à changer de contributeurs. Au lieu de faire appel à l'Etat et aux collectivités locales, on s'adresse aux entreprises. On se donne les moyens de continuer à faire du social en changeant de contributeurs.

En revanche, si l'objectif visé était d'ordre financier et économique, cela signifierait qu'à dépenses égales il convient de créer des ressources nouvelles : financières pour le fonctionnement, économiques pour l'équipement. Mais cela va à l'encontre de toute préoccupation sociale. Faire du social, c'est dépenser ; rechercher un but financier, c'est économiser. On ne peut pas prétendre faire les deux à la fois, ou alors c'est que l'objectif assigné comporte par moitié un aspect social et un aspect financier.

Ou bien la totalité des sommes que vous allez percevoir servira à combler la différence entre les futurs tarifs et les nouveaux prix des cartes hebdomadaires, et alors il s'agit d'une action exclusivement sociale, ou bien, au contraire, cela comblera l'effort social passé dans le système actuel, et alors il s'agit d'une opération uniquement financière.

Il n'est donc plus question de mesure sociale mais d'un transfert. Mais si les ressources attendues doivent combler plus que la différence entre le prix des cartes hebdomadaires et les tarifs, votre projet a un caractère à moitié social et à moitié financier.

Si, comme vous l'affirmez, monsieur le ministre, votre objectif est social, alors que l'on ne parle pas, comme c'est le cas dans l'exposé des motifs du projet, d'un objectif financier et économique. Si, au contraire, une partie des ressources ainsi dégagées doit servir à faire plus que de combler le déficit, le but recherché est économique et financier, mais alors s'effondre toute la logique de votre texte fondée sur une participation réclamée aux entreprises en raison de l'avantage que leur apporte la carte hebdomadaire. Vous n'avez pas le droit de dire que le projet est soutenu par cette participation normale des entrepreneurs aux réductions consenties sur la carte hebdomadaire. C'est-à-dire à ce vaste marché du travail dont ils tirent avantage. Sur ce point, qui me paraît capital, à la vérité, nous ne voyons pas très clair. C'est là ma première remarque quant au fond.

Ma deuxième observation consistera à montrer que le moyen que vous avez trouvé est mauvais. Vous parlez de versement et vous chargez l'U. R. S. A. F. de le recouvrer parce que c'est plus commode ou que cela revient moins cher que d'en charger la direction générale des impôts. Mais personne ne s'y trompe : il s'agit bien d'un impôt et, qui plus est, d'un mauvais impôt.

Il s'agit en effet de recréer, dans le cadre des départements en cause, cet impôt sur les salaires que nous avons bien connu et que le ministre de l'économie et des finances, à cette même tribune, nous a dit être un impôt anti-économique qu'il importait de supprimer, ce qu'il a d'ailleurs fait et à très juste titre.

Voilà qu'aujourd'hui pour combler un déficit — et l'on ne sait s'il s'agit d'un objectif social ou financier, j'espère que vous nous le direz tout à l'heure — vous nous proposez de rétablir cet impôt sur les salaires, dans le cadre régional cette fois.

Certes, le taux de ce versement est plafonné pour le moment à 2 p. 100 alors que celui de l'impôt sur les salaires était de 5 p. 100. Mais cet impôt est mauvais car il s'applique indifféremment et du même poids à toutes les entreprises, qu'elles emploient peu ou beaucoup de salariés, sans tenir compte de leur chiffre d'affaires ou des bénéfices qu'elles réalisent.

Cet impôt est mauvais à un autre titre : pour la première fois, il dresse une barrière fiscale dans notre pays. Certes, on a créé en 1961 le district de la région parisienne auquel on a donné un moyen de financement appelé taxe d'équipement, et l'on a prévu d'autres ressources pour l'avenir. Mais il ne s'agissait pas d'un impôt nouveau ni d'un impôt régional ; c'était en quelque sorte une augmentation des impôts locaux traditionnels groupés au sein du district et destinés à financer certaines actions de coordination ou d'impulsion.

Or, aujourd'hui, on demande au Parlement de créer un impôt régional introduisant dans notre pays la notion même de barrière fiscale que nous pensions avoir autrefois abolie. Cette fiscalité nouvelle sur le plan régional, quelle tentation, mes chers collègues, pour l'avenir !

Hier, les calculs faisaient état d'un prélèvement de 1 p. 100. Entre-temps, les études ont fait passer le taux à 2 p. 100. On le plafonne aujourd'hui à ce niveau, mais demain, quand il y aura des difficultés — et celles-ci ne manqueront pas de surgir dans le domaine des transports — qui vous dit qu'on ne passera pas à 3 ou 4 p. 100 ? Ce sera tellement commode et d'autant plus facile que nous serons en présence d'un impôt régional, le premier ! Mais cet impôt, nous le faisons voter par les autres régions : quelle curieuse façon de faire du régionalisme ! (Applaudissements sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

Je ne suis pas régionaliste, on le sait, mais pas au point d'aller aussi loin dans l'anti-régionalisme.

Enfin, et c'est le fond du débat, on peut se demander pourquoi le ministère des finances, pourtant si vigilant en la matière, a accepté la résurrection de ce mauvais impôt qu'il avait lui-même condamné et supprimé. Pourquoi a-t-il toléré qu'on établisse un impôt régional, qu'on dresse une barrière fiscale ? Il n'y a qu'une explication à cela. Malheureusement elle n'est pas d'ordre social ; il ne s'agit pas non plus de préparer une quelconque réforme, mais tout simplement d'opérer un vulgaire transfert de charges de l'Etat à la région parisienne.

Pour toutes ces raisons qui tiennent autant à la procédure, au fond même du texte qu'au caractère profondément erroné d'une approche qui consiste à vouloir inscrire le problème des transports parisiens dans un cadre qui n'est manifestement pas le sien, vous comprendrez que nous nous interrogeons sur l'attitude à adopter dans cette affaire.

Monsieur le ministre, ce que vous nous avez laissé apercevoir de vos intentions en matière de réforme des transports vient accroître cette hésitation. Demain, par le biais de contrats de programme, de la fixation des tarifs, l'Etat gardera l'essentiel en matière de transports. Il exercera sans doute son contrôle sur le réseau ferroviaire et les grandes lignes d'autobus, mais pas sur le reste. Il conservera la responsabilité des tarifs, mais imposera en même temps divers mécanismes de participation au financement du déficit.

L'Etat conservera, ainsi que vous l'avez indiqué, ce qui résultera de la normalisation des comptes ; il conservera certaines responsabilités relatives aux tarifs réduits commerciaux et continuera, pendant un certain temps, de combler le déficit, de façon dégressive, en « sifflet ». Les collectivités locales pourront, si j'ai bien compris, participer aussi à la couverture du déficit grâce à un système qui sera plafonné, mais pas forcément dégressif.

Ensuite, après quelques années de mise en place, grâce à vos contrats de programme et à votre « fourchette » de tarifs qui sera sans doute assez étroite, vous obtiendrez, pensez-vous, un équilibre. Mais le reste, ce qui est marginal, ce qui est déficitaire, monsieur le ministre, vous l'aurez réintroduit dans le cadre régional et vous aurez laissé à l'assemblée régionale, quelle qu'elle soit, le choix entre la suppression des lignes d'autobus et leur financement.

Vous aurez ainsi bonne conscience puisque, grâce à vos contrats de programme et à vos tarifs, vous serez parvenu à cet équilibre, mais vous aurez tout de même pris la responsabilité de conserver à l'Etat la partie équilibrée et de laisser le marginal à l'assemblée régionale. Celle-ci, placée devant le choix de la fermeture des lignes ou de l'augmentation des tarifs, fera probablement ce qu'ont fait les ouvriers de la Régie Renault : elle se mettra en grève.

Vous croyez peut-être effectuer un transfert de responsabilité. Mais, monsieur le ministre, vous n'atteindrez pas votre objectif, puisque l'Etat conservera les responsabilités fondamentales et que l'assemblée régionale ne recevra qu'une apparence de responsabilité.

En fait, le mécanisme se grippera et le problème se posera de nouveau, au niveau qu'il n'aurait jamais dû quitter, le niveau national. Ce sera un coup pour rien, malheureusement pas pour les entreprises qui, entre-temps, auront dû payer une participation, seul résultat positif.

Dans ces conditions, j'aurai la plus grande peine — pour ne pas dire que cela me sera impossible — à apporter ma voix à un tel projet. Croyez, monsieur le ministre, que je le regrette. (Applaudissements sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Ducloné.

M. Guy Ducloné. Monsieur le ministre, il est déjà fâcheux que ce projet de loi, distribué le 21 mai, soit discuté quatre jours plus tard en séance publique, après avoir été examiné en moins de trois heures par les quelques membres de la commission qui pouvaient être présents lundi dernier.

Mais il est encore plus regrettable, en tout cas très cavalier à l'égard de l'Assemblée, que le Gouvernement nous parle d'un ensemble nécessaire concernant les transports, en nous le présentant en pièces détachées, mais ne soumette aujourd'hui à notre discussion qu'une seule de ces pièces, qui ne peut pas être considérée en dehors de l'ensemble.

Cela est d'autant plus vrai que se pose un très grave problème des transports, non plus seulement dans la région parisienne mais aussi en province, où il revêt une importance croissante, plus particulièrement dans les grands centres urbains.

Je ne sais, monsieur le ministre, si vous comptez guérir ainsi la « morosité » de votre majorité ! En tout cas, je constate que, cela a permis, depuis au moins vingt-quatre heures, d'entendre certains propos démagogiques émanant de membres de cette majorité.

La tactique, en ce domaine, consiste à ne présenter qu'une pièce du dossier. Comme dans bien d'autres cas, elle est assez claire : nous avons pu le constater à l'occasion d'autres débats où nous avons vu limiter la portée de textes touchant telle ou telle région en les présentant en pièces détachées. On espère ainsi obtenir l'appui, ou tout au moins l'indifférence, des élus des autres régions.

Pour en venir au présent, il est évident que votre projet de loi pourrait apparaître comme une certaine autocritique.

En effet, n'est-ce pas votre régime qui, par ordonnance, en 1959, a supprimé la taxe sur les transports, instituée en 1957 par la loi de finances pour 1958 ? Depuis cette époque et jusqu'à ces derniers mois, de nombreuses propositions ont été faites en vue de son rétablissement ; vous les avez repoussées comme n'étant pas conformes à votre conception de la situation économique. Certes, la responsabilité de ces propos en incombe non pas à vous mais à votre prédécesseur, lors de la discussion d'un budget des transports.

Mais il a fallu que se développe un mouvement important des usagers, que des protestations s'élevaient avec de plus en plus de vigueur, que des dizaines de milliers de personnes défilaient afin d'exprimer leur désapprobation de la situation des transports et leur opposition à la hausse des tarifs, pour que le Premier ministre, au mois d'octobre dernier, annonce des mesures et qu'un conseil interministériel se réunisse. Il nous faudra encore attendre pour connaître la suite de vos propositions.

Quant au texte qui nous est proposé, il est très loin de répondre aux besoins.

En effet, le problème des transports dans la région parisienne devient de plus en plus brûlant.

Le réseau du métro de la capitale de la France n'a subi que peu d'améliorations depuis la Libération.

Quant à celui des autobus, on se heurte à des difficultés croissantes, du fait de la fermeture de certaines lignes ou du refus d'en créer d'autres, notamment en banlieue et en grande banlieue.

En réalité, les transports, dans la région parisienne, ne correspondent pas aux besoins nouveaux qui résultent de la situation de l'emploi et de l'aménagement urbain.

Il est indéniable que la distance du lieu d'habitation au lieu de travail a tendance à s'accroître. Cela est dû au fait que les constructions nouvelles s'éloignent de plus en plus du centre des cités. D'ailleurs, pour ce qui est des constructions réalisées au cœur même des villes, notamment à Paris, les logements sociaux sont réduits à la portion congrue. Cet accroissement de la distance est également dû à votre politique dite de décentralisation industrielle. L'entreprise qui quitte une localité ne va pas forcément là où ses travailleurs les plus « chanceux » sont relogés.

Or, s'il y a éloignement du domicile, il faut bien dire que les moyens de transport indispensables n'ont pas été mis en place. Voilà plus de vingt-cinq ans — pour ne prendre qu'un exemple — que les élus et la population de Saint-Denis réclament la prolongation de la ligne n° 13. Si l'on en croit le document établi par M. le préfet de la région parisienne et diffusé par les services du Premier ministre, cette opération est encore à l'étude. Vous nous avez dit cet après-midi, monsieur le ministre, qu'elle pourrait être choisie parmi l'ensemble. Mais, pendant ce temps, nombreux sont les habitants de Saint-Denis qui, pour venir dans la capitale ou pour se rendre à leur travail, sont obligés d'utiliser l'autobus, le train et le métro, alors qu'ils sont aux portes de Paris.

A propos du problème des transports et de la circulation, on constate une tendance, dans certaines études dont j'ai pu prendre connaissance et qui émanent des milieux gouvernementaux, à vouloir opposer les transports collectifs aux transports individuels.

Des critiques sont souvent formulées contre ceux qui vont travailler en automobile. Mais, loin d'être pour ces gens un signe de richesse ou une manifestation d'individualisme, l'automobile est devenue pour eux, dans la plupart des cas, une nécessité pour se rendre à leur travail, et cela parfois même pour des raisons financières.

En tout cas, les statistiques — je prends les vôtres, monsieur le ministre — sont claires.

Pour l'ensemble de la région parisienne, en 1969, les proportions étaient les suivantes : 46 p. 100 pour les déplacements par transports collectifs, 10 p. 100 pour les déplacements au moyen de véhicules à deux roues — cyclomoteurs ou motocyclettes — et 44 p. 100 pour les déplacements en voitures particulières.

Mais la part des transports collectifs dans les déplacements effectués dans la capitale est de 66 p. 100 ; dans les déplacements de Paris vers la banlieue et inversement, elle est de 63 p. 100, mais elle tombe à 24,5 p. 100 pour les déplacements de banlieue à banlieue.

Vos propres chiffres démontrent donc que, là où ils existent, les moyens de transport collectifs conservent une très large prédominance.

Mais comment voulez-vous que l'on n'utilise pas la voiture individuelle, dans une région où l'on continue à concevoir des liaisons qui convergent vers Paris, dans une région dépourvue de moyens de transports de banlieue à banlieue ?

Aujourd'hui, le problème du transport d'un point à un autre d'une même ville se pose avec de plus en plus d'acuité.

M. Raymond Barbet. Très bien !

M. Guy Ducoloné. Dans les nouveaux départements de la région parisienne se pose maintenant le problème des liaisons avec le chef-lieu de département. Mais, chaque fois qu'il est question d'améliorer ou de modifier le parcours de certaines lignes d'autobus, c'est la notion de rentabilité qui est immédiatement avancée.

C'est cette même notion — excusez-moi de citer un autre exemple — qui bloque la mise en service régulière d'une ligne S. N. C. F. Issy-Plaine-Puteaux, qui permettrait de relier le sud de mon département au chef-lieu de ce département.

Il n'est pas exagéré d'affirmer que, présentement, les usagers sont mal transportés. D'ailleurs, personne ne le nie.

Sur certaines lignes de métro, aux heures d'affluence, les voyageurs, après de longues attentes dans les couloirs, aux portillons ou sur les quais encombrés, sont tellement entassés dans les wagons que leur « densité » atteint huit personnes au mètre carré.

De surcroît, les conditions de travail des personnels sont de plus en plus dures. Il est à craindre, monsieur le ministre, que vos directives de « rationalisation » ne se fassent moins en fonction d'une modernisation du matériel et des moyens que par une exploitation encore accrue des travailleurs des transports.

Vous faites un signe de dénégation, mais soyez persuadé que nous serons vigilants et que, de toute façon, nous serons aux côtés de ces travailleurs pour agir en faveur de leurs légitimes revendications.

De telles conditions créent une fatigue physique et nerveuse supplémentaire pour ceux qui se rendent à leur travail ou qui en reviennent.

Dans le document du préfet de la région parisienne que vous nous avez transmis, on peut lire cette constatation : « Il n'est pas concevable, par exemple, de laisser imposer, chaque jour ouvrable, plus de deux heures de transport en commun à un grand nombre de travailleurs... sans mettre les collectivités publiques dans l'absolue nécessité d'agir ».

La constatation est juste. Mais encore convient-il de préciser de quelles collectivités il s'agit !

Dans l'état actuel des choses, il est exclu de vouloir l'imposer aux collectivités locales et départementales. En effet, les textes en vigueur privent celles-ci de tout moyen efficace de proposer et encore plus de celui de faire appliquer les mesures adéquates. Leur participation n'a été sollicitée que pour payer 20 p. 100 du prétendu déficit jusqu'en 1958, et 30 p. 100 par décret du 7 janvier 1959.

M. Raymond Barbet. Voilà ce qu'il fallait dire !

M. Guy Ducoloné. C'est ainsi que, dans le moment où était supprimée la taxe payée par les employeurs, la charge des contribuables de la région parisienne a été lourdement augmentée.

Il est effectivement indispensable que les collectivités locales agissent — mais elles doivent le faire avec les usagers, avec les personnels des entreprises de transport — contre la politique délibérée du Gouvernement et pour que des solutions satisfaisantes pour tous soient dégagées et appliquées.

Parmi les actions nécessaires figure l'opposition à la hausse des tarifs. Dans votre exposé, monsieur le ministre, vous avez indiqué que ceux-ci seraient légèrement augmentés. Peut-être entendez-vous adopter une optique analogue à celle de M. le ministre de l'économie et des finances qui, en proposant le paiement mensuel de l'impôt, voudrait le rendre indolore !

Mais il est une légende qu'il faut détruire, selon laquelle les tarifs des transports sont restés inchangés depuis longtemps.

Depuis juin 1967, l'augmentation du prix des transports parisiens a été de l'ordre de 90 p. 100, mais il n'en est résulté aucune amélioration des conditions de transport. (M. le ministre fait un signe de dénégation.)

Je sais, monsieur le ministre, que vous avez récemment pris le métro. Recommencez, s'il vous plaît, votre expérience entre dix-huit et dix-neuf heures, sans même emprunter la ligne la plus surchargée. Prenez donc le métro à la station « Chambre des députés », dans la direction « Mairie d'Issy », et vous verrez dans quelles conditions vous serez transporté !

Même avec les cartes hebdomadaires, des dizaines de milliers de travailleurs dépendent en transports — et je ne m'en tiendrai pas au chiffre le plus élevé — 75 francs par mois, voire, pour un certain nombre, davantage.

Une autre légende tend à opposer les usagers des transports en commun de la province à ceux de la région parisienne. Aux dires de certains, ces derniers seraient mieux traités que les premiers.

D'ailleurs, dans le document établi par le préfet de la région parisienne, on n'hésite pas à reprendre cet argument. On y lit que, « rapportés au kilométrage moyen, alors que la qualité du service est meilleure » — c'est là un point de vue assez contestable, je l'ai indiqué — « les tarifs parisiens apparaissent moins élevés que dans d'autres villes françaises ».

C'est là un bien mauvais procès ! En outre, il est inexact que le voyageur parisien ne paie que 70 ou 80 centimes pour parcourir, en métro, cinq kilomètres en moyenne, tandis qu'à Lyon le voyageur en autobus ne parcourt que trois kilomètres et qu'à Bordeaux il en parcourt deux.

D'une part, on oublie d'établir une moyenne avec le métro et l'autobus à Paris, et aussi de tenir compte des surlarifs sur le R. E. R., sur la ligne numéro 8 prolongée, ou encore sur la ligne de Sceaux.

D'autre part, si l'on fait la comparaison avec le voyageur de banlieue qui ne dispose pas de lignes de métro, on constate qu'avec 70 ou 80 centimes celui-ci ne parcourt qu'une distance de un kilomètre et demi à trois kilomètres.

L'argument n'est donc pas valable. De toute façon, il n'est pas convaincant. Mais il a au moins le mérite de souligner que le prix des transports est aussi lourd pour les Bordelais et pour les Lyonnais que pour les Parisiens.

Il justifie, pour les grandes villes de province, la mise en place de transports collectifs rapides, et notamment — vous l'avez annoncé tout à l'heure — la réalisation, qui ne saurait être plus longtemps différée, du métro de Lyon et de celui de Marseille. Pour la région parisienne, il importe en priorité de prolonger les lignes de métro.

Cet argument justifie en outre, en ce qui concerne la carte hebdomadaire et la prime de transport, l'alignement de la province sur la région parisienne.

Il justifie, enfin, la revendication des travailleurs de la région parisienne, tendant à l'attribution aux salariés d'une carte unique de transport, valable pour toute la région, donnant droit à deux voyages quotidiens pendant six jours et payée par les employeurs.

Nous ne pouvons approuver l'augmentation de tarifs que vous préconisez comme étant l'une des ressources indispensables. D'autres moyens peuvent et doivent être dégagés, parmi lesquels celui d'une taxe à la charge des entreprises. Vous justifiez votre projet par la nécessité d'alléger la charge des collectivités publiques. C'est là un objectif dont ne se plaint aucun des conseils généraux de la région parisienne. Mais ce qu'il s'agit surtout d'alléger c'est la part qui incombe au budget de l'Etat, en laissant notamment une part appréciable et importante des investissements à la charge des contribuables de la région parisienne, tant sur le plan des départements que dans le budget du district dont les impôts sont payés par ces contribuables. Lors des discussions annuelles sur le budget des transports, certains et parfois le ministre lui-même présentent comme astronomique la part consacrée à la R. A. T. P. et à la S. N. C. F. de banlieue, en se gardant bien, toutefois, d'examiner sérieusement comment elle se décompose et en oubliant que l'Etat en récupère une partie appréciable sous la forme de la taxe sur la valeur ajoutée.

Dans le budget de 1971, le versement de l'Etat à la R. A. T. P. est effectivement de 714 millions de francs. Dans le budget de la R. A. T. P. cette somme est inscrite au titre des recettes indirectes. Elle est donc frappée, comme l'ensemble des recettes, d'un taux de T. V. A. à 15 p. 100.

Autrement dit, la part de T. V. A. récupérée sur cette seule recette représente 107 millions auxquels s'ajoutent les 46 millions de T. V. A. prélevée sur les versements des huit départements de la région parisienne.

M. Raymond Barbet. C'est scandaleux !

M. Guy Ducoloné. Ainsi, sur son versement de 714 millions, l'Etat récupère 153 millions.

Et je précise que la part totale des taxes payées par la R. A. T. P. est de l'ordre de 320 millions de francs.

A cette remarque assez importante à mon avis, il convient d'en ajouter une seconde concernant les remboursements pour réductions tarifaires : cela concerne les tarifs réduits accordés à certaines catégories de voyageurs, la carte hebdomadaire et les demi-tarifs accordés notamment aux familles nombreuses et aux pensionnés de guerre.

C'est à juste titre, pensons-nous, que de telles facilités sont données à certaines catégories de voyageurs. Nous avons eu l'occasion de montrer à différentes reprises qu'elles sont justifiées par des sacrifices consentis ou des difficultés réelles.

Et même, nous estimons que d'autres catégories telles les handicapés, les personnes âgées — dont on parle beaucoup en ce moment — devraient pouvoir en bénéficier.

Vous dites qu'il s'agit là du résultat d'une politique sociale. Fort bien. Mais pourquoi, alors, faire supporter le coût de cette politique par l'ensemble des usagers et par les collectivités locales? Je me réfère au deuxième alinéa de l'article 1^{er} du projet de loi.

Les compensations dont il s'agit relèvent directement du budget de l'Etat. Et cela est d'ailleurs valable non seulement pour la seule région parisienne, mais aussi pour tous les autres points où ces mesures sociales s'appliquent.

Ces deux remarques aboutissent à une certaine clarification quant au déficit des transports de la région parisienne.

Il est en revanche évident que la taxe payée par les employeurs est un élément important de ressources.

Ces employeurs, comme d'ailleurs le grand commerce parisien, retirent des avantages appréciables du transport de leur main-d'œuvre pour les premiers, et de sa clientèle pour le second, sur le réseau du métro et des autobus. Il est donc normal qu'ils contribuent financièrement à son fonctionnement.

Mais si nous sommes d'accord sur le principe, le système que vous préconisez, monsieur le ministre, ne nous satisfait pas.

En premier lieu, vous préconisez un versement des employeurs et non pas une taxe. Certaines entreprises, et non les moindres, trouveront le moyen d'y échapper. En second lieu, vous entendez appliquer cette mesure uniformément à toutes les personnes physiques ou morales publiques ou privées employant des salariés. Par conséquent, le petit artisan ou la petite entreprise seront touchés au même titre que la très grande entreprise.

Il y a là une injustice d'autant plus grande qu'en général le personnel des petites entreprises est recruté à proximité du lieu de travail.

C'est pourquoi — nous le proposerons par voie d'amendement — le paiement de la taxe doit être demandé aux entreprises de cent salariés et plus.

En troisième lieu, pour l'assiette, vous retenez les salaires « au sens du code de la sécurité sociale », ce qui signifie que, dans votre calcul, vous n'irez pas au-delà du plafond de 1.650 francs admis en ce qui concerne les cotisations de sécurité sociale. C'est là, pensons-nous, limiter la portée de la loi. On peut dire que les dépenses de transports ne sont pas proportionnelles au montant des salaires. C'est vrai. Voilà pourquoi nous proposons, plutôt que l'institution d'une taxe allant jusqu'à 2 p. 100, que vous envisagez, le versement d'une somme forfaitaire par salarié employé et progressive selon le nombre de salariés de l'entreprise.

En quatrième lieu, votre projet ne procurera pas un centime de plus à la R. A. T. P. ou aux autres entreprises de transport en commun, puisque tout ce qui sera versé par les employeurs viendra en déduction des versements effectués au titre de perte de recettes. Il s'agit donc d'un remplacement de recettes au lieu d'un supplément.

Nous ne pouvons non plus vous suivre sur ce point.

En cinquième lieu, rien ne justifie l'exemption de versement de la taxe par les entreprises situées dans les départements périphériques de la région parisienne, dont on sait qu'elles bénéficient pour une part — une part seulement, certes — des transports en commun. Cela est d'autant plus injustifiable que ces départements sont imposés proportionnellement au même titre que ceux de Paris ou des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis.

Votre seule justification se trouve dans l'application d'une politique délibérée de désindustrialisation de Paris et de la proche banlieue, avec toutes les conséquences que l'on connaît présentement pour les populations laborieuses de la proche banlieue et pour un certain nombre de Parisiens.

Vous nous dites qu'à Paris le nombre d'emplois est supérieur au nombre des personnes actives. Mais toutes les personnes actives qui demeurent encore à Paris occupent-elles un emploi à Paris? Et des travailleurs habitant Paris ne sont-ils pas obligés aujourd'hui d'aller travailler dans les entreprises décentralisées, bien loin de chez eux, dans la grande banlieue? A titre d'exemple, je ne citerai que la S. N. E. C. M. A., installée à Créteil.

M. Louis Odru. Très juste!

M. Guy Ducoloné. Cette politique de désindustrialisation a été amorcée avec la disparition de plusieurs dizaines de milliers d'emplois du secteur secondaire dans cette banlieue parisienne; elle est continuée avec la loi relevant à 500 francs la redevance

par mètre carré de bureau; elle se poursuit avec votre projet de loi exemptant les départements éloignés de la région parisienne et vos intentions exprimées, je crois, en commission, de moduler la taxe non en fonction de la taille de l'entreprise, mais selon que l'entreprise sera située près ou loin de Paris.

Cette politique a et aura des conséquences néfastes, non seulement pour la région parisienne, mais pour l'économie nationale.

Sur ce point notre appréciation est rejointe par celle que formulait il y a quelque temps M. le préfet de la région parisienne dans son étude sur le VI^e Plan.

En matière de transports, cette politique ne peut conduire à une amélioration appréciable pour la masse des habitants de la région parisienne. Vous avez annoncé tout à l'heure, monsieur le ministre que, sur l'ensemble des crédits pour le VI^e Plan, plus de sept milliards de francs seraient affectés à l'ensemble des besoins de circulation et de transports. Or des calculs non exagérés montrent que ces crédits devraient atteindre près de vingt milliards. Il en est d'ailleurs de même pour l'ensemble des pays, où, si l'on voulait changer rapidement la situation actuelle, il faudrait dans le domaine des transports et de la circulation doubler les crédits prévus pour le VI^e Plan.

Avec vos prévisions, avec les dégagements de crédits que vous annoncez, il faudra compter trente années au moins, dans l'état actuel des choses, pour réaliser les équipements nécessaires à la région parisienne. D'ici là, les usagers continueront à être mal transportés ou à n'être pas transportés du tout pour certains.

Il est d'autres moyens de financement — peut-être pourriez-vous en tenir compte dans l'un des projets de loi que vous avez annoncés — qui permettraient de meilleures réalisations, notamment l'institution d'une taxe spéciale et progressive sur les plus-values foncières.

On assiste, en effet, dès qu'est envisagée la construction d'une nouvelle ligne de transport ou l'ouverture d'une nouvelle voie de circulation, à une hausse parfois considérable du prix du terrain. C'est ainsi que de 1966 à 1970 les prix des terrains ont globalement augmenté selon leur localisation, jusqu'à 88 p. 100, voire 100 p. 100. Il n'est, pour s'en persuader, que de voir la progression des prix du terrain le long du Réseau express régional.

Il est possible de trouver des moyens de financement. Encore faut-il vouloir les rechercher et vouloir les retenir.

En ce qui concerne la gestion, vos intentions, d'après ce que nous avons pu lire dans la presse, sont également contestables. Certes, vous affirmez — et c'est là une évidence — qu'il convient de donner à une autorité unique compétence sur toute la région parisienne en ce qui concerne la maîtrise des principaux éléments du système des transports. Mais votre proposition pour le stade actuel est loin d'être satisfaisante.

En aucun cas, ce ne peut pas être le district de Paris.

Premièrement, le district est composé de manière antidémocratique; sur les cinquante-huit membres que comporte son conseil d'administration, vingt-neuf sont désignés par le Gouvernement et sont tous, sans exception, des hommes dévoués à ses désirs.

Alors que les élus de gauche recueillent près de 40 p. 100 des voix dans la région parisienne, ils ne sont que quatre à siéger au conseil d'administration du district, soit 6,8 p. 100.

Deuxièmement, même avec une telle composition, le pouvoir de décision et d'exécution est en fait exercé par le préfet de la région parisienne.

Troisièmement, cette solution tendrait à éliminer totalement les représentants des directions et du personnel des entreprises de transports qui ont vocation dans la région parisienne.

Il faut certes une autorité unique.

C'est ce que propose le groupe communiste dans la proposition de loi n° 1580 dont mon ami Léon Feix est le premier signataire et qui tend à créer un établissement public régional à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière qui pourrait se dénommer « Office régional des transports et de la circulation ».

Le conseil d'administration d'un tel office serait constitué — je cite l'article 3 de notre proposition de loi — 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, des membres du conseil de Paris, des conseils généraux et des conseils municipaux de la région parisienne.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ces points puisque vous annoncez le dépôt d'un projet de loi.

Voilà, monsieur le ministre, une série de remarques et de propositions que le groupe communiste a tenu à faire à l'occasion de ce projet dont j'ai indiqué tout à l'heure qu'il ne nous satisfait pas. (Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.)

M. le président. La parole est à M. Pierre Bas.

M. Pierre Bas. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je n'aborderai que brièvement l'économie interne du projet de loi qui nous est soumis car j'estime — et je m'efforcerai de vous en convaincre — que le problème des transports parisiens doit être saisi globalement dans son ensemble aussi bien en ce qui concerne les modalités financières que les modalités institutionnelles.

Je tiens pourtant, dès à présent, à souligner combien il est regrettable qu'aucune disposition n'ait été prévue dans le texte primitif pour exonérer les petites entreprises. C'est pourquoi plusieurs de mes collègues et moi-même avons déposé un amendement dans ce sens.

Je regrette également que la formule retenue, bien qu'elle ait l'avantage d'une apparente simplicité, présente l'inconvénient majeur d'exclure toute possibilité de modulation autre que départementale. A cet égard, le rapport de la commission s'efforce d'habiller la surprime de transport du manteau du desserrement. Cela n'est pas sérieux. En effet, ou l'on admet que le poids de la taxe sera si considérable qu'il suffira à faire partir les entreprises, ou bien l'on pense que celles-ci supporteront la taxe et alors les entreprises ne bougeront pas.

M. Christian de la Malène. Très bien !

M. Pierre Bas. Et quand bien même voudraient-elles bouger et envisageraient-elles une nouvelle implantation, elles tomberaient dans le filet de la procédure d'agrément tendu autour de la région parisienne ou retomberaient sous le coup de la redevance que l'on vient justement, par un vote récent, de relever.

Alors, je serais tenté de demander à l'honorable rapporteur un rendez-vous dans deux ans, afin qu'il me dise combien d'entreprises se seront desserrées, en ce délai, dans sa circonscription grâce à cette taxe.

Mais l'essentiel n'est pas là. Le texte qui est aujourd'hui soumis à notre assemblée réserve à ceux qui se croyaient informés des intentions du Gouvernement deux surprises de taille. En réalité, on assiste à un véritable renversement de perspective, d'une part, quant au niveau de la taxe, d'autre part, quant à son utilisation.

En effet, jusqu'à ces toutes dernières semaines, pour ne pas dire ces derniers jours, il était admis que le produit d'une éventuelle taxe de transport ne dépasserait pas 300 millions de francs. Il était également admis que ce produit serait utilisé en vue d'augmenter les investissements et c'est pourquoi nous aurions accepté de voter ce projet, bien qu'il charge la région dont je suis un représentant d'un surcroît d'impositions — pour appeler les choses par leur nom — considérable. Cependant nous en étions d'accord. Mais ce n'est pas du tout cela, malheureusement, qui s'est produit.

En ce qui concerne le premier point, il est difficile de n'être pas gravement préoccupé par les conséquences économiques de ce prélèvement de l'ordre de 700 millions de francs. S'il est vrai que les entreprises bénéficient, du fait des transports, d'un vaste marché de travail en région parisienne, il est vrai aussi qu'un grand nombre de petites et moyennes entreprises risquent d'être durement touchées dans une conjoncture qui n'est pas spécialement favorable.

Cela dit, j'ignore si toutes ces mesures économiquement contestables sont nécessairement bonnes sur un plan social. Toujours est-il que l'indexation de fait de la taxe de transport sur l'écart entre le tarif normal et les cartes de travail semble devoir aboutir à un blocage du tarif des cartes de travail, à moins que celles-ci ne suivent, dans l'avenir, un éventuel ajustement du module. Et j'aimerais, monsieur le ministre, que vous puissiez nous apporter quelques éclaircissements sur ce point.

J'en viens à présent au problème de l'utilisation du produit de la taxe. Je voudrais essayer de le poser de manière aussi objective que possible. Vous comprendrez aisément que ce problème ne consiste pas à dire que le produit de la taxe est affecté à ceci ou à cela, à l'investissement ou à l'exploitation. Le véritable problème, c'est celui de la somme globale des crédits disponibles pour les transports et, en second lieu, celui du partage des financements.

C'est sous cet angle qu'il nous appartient d'apprécier la taxe de transport qui nous est présentée.

Pour répondre aux questions posées, nous avons deux références : d'abord, les études faites dans le cadre de la préparation du VI^e Plan et l'avis adopté par le conseil du district sur l'esquisse de programmation, ensuite les indications, exclusivement relatives aux transports en commun, qui figurent dans l'exposé des motifs du projet de loi.

Durant la phase des travaux préparatoires du VI^e Plan, le conseil du district de la région parisienne avait commencé par déterminer une enveloppe représentant approximativement 21 milliards en valeur de travaux et 18,5 milliards en crédits de

paiement ou en formation brute de capital fixe, cela en fonction d'une appréciation des besoins et des opérations physiques dont l'amélioration des conditions de transport et une amorce de solutions à plus long terme. Elle permettait non seulement de faire face à l'augmentation des déplacements, mais aussi d'agir sur les causes de cette augmentation en favorisant un desserrement raisonnable de l'agglomération.

Sur le plan des chiffres, elle était partagée entre 11 milliards de francs en valeur travaux pour la voirie et 10 milliards de francs pour les transports en commun, dont 5.400 millions pour les voies ferrées nouvelles et 4.600 millions pour l'amélioration des transports en commun existants.

Après cette enveloppe optimale — et merveilleuse ! — deux autres enveloppes de l'esquisse avaient été notifiées par le commissariat général du Plan. Elles représentaient respectivement, en valeur travaux, 15 milliards en hypothèse basse et 17 milliards en hypothèse haute. Elles supposaient d'entrée de jeu des sacrifices considérables, notamment en ce qui concerne la voirie et l'amélioration des transports en commun existants : vitesse, capacité, confort. C'est pourquoi nous avons délibérément écarté l'hypothèse basse et souligné qu'en tout état de cause l'hypothèse haute devait constituer une sorte de plancher des investissements.

Il ne nous avait pas cependant échappé que nous aurions, dans l'une comme dans l'autre hypothèse, à résoudre des difficultés de financement non négligeables, aussi bien pour la voirie que pour les transports en commun.

En ce qui concerne la voirie — je le dis à l'intention des élus de la région parisienne qui ne suivent pas au jour le jour les travaux du district, comme à celle de nos collègues de province que ce problème intéresse — nous étions parvenus à la conclusion que l'hypothèse haute ne pourrait être financée qu'au prix d'une participation accrue de l'Etat, soit environ cinq milliards et demi de francs d'autorisations de programme, par le biais d'une modification des pourcentages moyens de participation de l'Etat et du district, la part de l'Etat passant de 70 à 75 p. 100.

L'examen du problème de financement dans le domaine des transports en commun nous avait conduits à des conclusions très voisines, compte tenu, particulièrement, de la situation financière des entreprises de transports.

En effet, l'augmentation du déficit d'exploitation de ces entreprises a des conséquences évidentes sur les conditions réelles de financement des investissements, en ce sens que même lorsque l'entreprise de transport finance apparemment les investissements, soit par son compte d'exploitation pour les investissements de renouvellement, soit par des emprunts pour les investissements de modernisation et d'exploitation, la charge réelle de ces opérations est supportée dans un cas comme dans l'autre par les collectivités publiques. Il en est ainsi en particulier à la R. A. T. P., dont l'endettement s'est fortement accru puisque la croissance des charges d'emprunts imputables aux investissements représente actuellement à peu près 25 p. 100 du supplément total de dépenses enregistrées chaque année par la régie.

Cette situation conduit à réserver l'essentiel des capacités d'investissement des entreprises de transport à l'amélioration et à la modernisation du réseau existant, soit en hypothèse basse 2,6 milliards pour la R. A. T. P. et 1,37 milliard pour la S. N. C. F., et en hypothèse haute 2,9 milliards pour la R. A. T. P. et 1,9 milliard pour la S. N. C. F.

En ce qui concerne le financement des extensions, exception faite, bien entendu, des opérations déjà engagées, nous avons envisagé que le relais des 40 p. 100 jusqu'ici à la charge des entreprises pourrait être assuré moitié par l'Etat, moitié par le district, au lieu d'être entièrement à la charge du district, comme c'est actuellement le cas pour les antennes ferrées d'Evry et de Cergy, cette nouvelle répartition entraînant une augmentation des autorisations de programme de l'Etat qui passeraient de 1.160 millions en hypothèse basse à 1.435 millions en hypothèse haute.

C'est dire que la réalisation de tels programmes, pourtant encore insuffisants par rapport aux besoins, suppose déjà non seulement une contribution plus forte de l'Etat, mais un effort considérable du district puisque le volume des autorisations de programme affectées aux transports collectifs sur le budget du district sera appelé à doubler et passerait à près de 500 millions de francs en fin de Plan.

C'est donc dans cette perspective que nous nous sommes posé le problème de l'utilisation des ressources nouvelles, qu'il s'agisse du relèvement du taux des amendes, de la surprime mise à la charge des employeurs ou d'un emprunt gagé sur le péage urbain.

Nous avons pensé que ces ressources nouvelles permettraient, d'une part, de réduire les tensions de financement, c'est-à-dire l'effort demandé à l'ensemble des « financeurs », et, d'autre

part, d'assurer l'accroissement du volume global des investissements, de manière à faire un pas vers l'hypothèse souhaitable. Or que reste-t-il aujourd'hui de tout cela ?

L'exposé des motifs du projet de loi fait état d'un montant global d'investissements, pour les voies ferrées nouvelles, de 3.100 millions de francs, dont 1.100 millions figurent dans les déclarations de priorité et « 2.000 millions sont à financer essentiellement par les entreprises et le district ».

Nous sommes donc en présence d'un chiffre inférieur de près d'un demi-milliard de francs à celui des hypothèses de l'esquisse de programme. C'est dire que nous nous trouvons au plancher de nos espérances, et peut-être même en-dessous !

Si l'on fait l'addition des décisions déjà prises en octobre dernier, il ne faut pas être grand clerc pour se rendre compte qu'il ne reste guère de place pour les extensions, à commencer par la ligne de Sceaux—Luxembourg—Châtelet.

A ce sujet, monsieur le ministre, vous avez employé une formule ambiguë qui a inquiété, ainsi que vous l'avez constaté, certains élus de la région parisienne, en particulier M. Colibeau, président de la commission des transports de la ville de Paris, M. Tiberi et moi-même.

Oui ou non, la ligne de Sceaux sera-t-elle prolongée jusqu'au Châtelet au cours du VI^e Plan ?

M. le ministre des transports. Monsieur Pierre Bas, me permettez-vous de vous répondre immédiatement ?

M. Pierre Bas. Volontiers, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. Monsieur Pierre Bas, j'ai indiqué que cette opération serait engagée au cours du VI^e Plan mais qu'à l'heure où je parlais je n'étais pas en mesure d'affirmer — mais peut-être le serai-je prochainement — qu'elle sera complètement terminée à la fin du VI^e Plan.

Il n'y avait rien d'ambigu dans mon propos.

M. Pierre Bas. Je vous remercie, monsieur le ministre. En tout cas, si ambiguïté il y avait, vous l'avez dissipée.

En ce qui concerne la liaison Invalides—Orsay, j'ai pris note avec un extrême plaisir de votre déclaration.

Mais il est d'autres projets qui nous préoccupent encore : la ligne n° 5, jusqu'à Orly ; la ligne n° 14, vers Clamart et Vélizy ; la ligne n° 13, vers Saint-Denis ; la ligne n° 5, vers Bobigny ; la ligne n° 13 bis, vers Clichy. Ces projets figuraient dans le programme souhaitable.

M. le ministre des transports. Puis-je vous interrompre de nouveau, monsieur Pierre Bas ?

M. Pierre Bas. Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. Pour dissiper sur ce second point toute ambiguïté, si ambiguïté il y avait, ce dont je ne suis pas sûr, je rappelle ce que j'ai dit à la tribune.

Six prolongements de lignes, dont ceux que vous venez de citer, sont actuellement à l'étude. J'ai indiqué qu'à ce jour les instances concernées n'avaient pas encore fait leur choix en ce qui concerne les projets qui seront finalement retenus.

J'ai précisé en outre que, parmi ces six projets, deux ou trois seraient réalisés au cours du VI^e Plan.

M. Pierre Bas. Si je comprends bien, monsieur le ministre, nous aurons tout de même quelques bouts de lignes, ce dont je me réjouis, encore que nous soyons assez loin du vaste programme qui serait pourtant si nécessaire. Je prends acte néanmoins avec intérêt de votre déclaration, à laquelle j'attribue, croyez-le, la plus grande importance, car il est des moments, à s'en tenir aux chiffres, où l'on se demande comment on va pouvoir remédier à la situation.

M. Jean-Marie Poirier. Très bien !

M. Pierre Bas. Je veux bien que les pouvoirs publics nous expliquent pourquoi on ne peut pas faire davantage, mais j'admets mal qu'on nous demande 700 millions en ayant l'air de nous faire une faveur.

Comment admettre, également, que les chiffres proposés par le commissariat du Plan, en ce qui concerne le développement urbain, soient inférieurs de 900 millions à l'hypothèse que le conseil de district avait déjà jugée très insuffisante ?

Il ne me paraît pas concevable que nous approuvions l'institution de cette taxe si nous n'avons pas la certitude d'une amélioration réelle des conditions de transport, notamment des transports en commun qui, à certaines heures, sur certaines lignes et même pratiquement sur toutes les lignes, sont véritablement inhumains.

Cela suppose un niveau d'autorisations de programme de l'Etat voisin de 1.500 millions pour les voies ferrées nouvelles ; une révision des clés de financement pour ces mêmes extensions,

l'Etat et le district partageant pour moitié l'avance aux entreprises de transport ; une normalisation des comptes, l'Etat renonçant à percevoir la T. V. A. non seulement sur les subventions d'équilibre, comme vous nous l'avez annoncé, monsieur le ministre, mais encore sur les avances consenties par le district aux entreprises ; la garantie que les possibilités d'emprunt accordées à la R. A. T. P. lui permettront d'investir environ 500 millions par an pour l'amélioration des transports existants et la productivité, indépendamment bien entendu du renouvellement financé sur le compte d'exploitation ; l'assurance qu'une juste part, soit au moins 30 p. 100 du produit de la taxe de transport, permettra d'alléger la participation des collectivités parisiennes à la couverture du déficit d'exploitation.

J'insiste sur ce dernier point étant donné la façon dont sont traitées les collectivités de la région parisienne en matière de transports, du fait de charges sociales qui sont fixées en dehors d'elles et de déficits qu'elles doivent prendre en charge pour partie.

Voilà donc, monsieur le ministre, les points sur lesquels je vous demande instamment de bien vouloir nous apporter de nécessaires éclaircissements. Car il vous reste à nous convaincre que nous sommes vraiment en présence de la réforme profonde des transports parisiens que nous avons demandée, et non pas d'une simple recette destinée à arranger les comptes du ministère des finances !

Avant de conclure, je me permettrai, mesdames, messieurs, d'examiner brièvement certains arguments dont la presse s'est fait l'écho.

J'aurais voulu ne pas devoir revenir sur cette comparaison qui est faite entre le déficit des transports collectifs parisiens et celui des transports collectifs des agglomérations de province.

Je réponds une fois de plus qu'il est absurde de considérer séparément le chapitre d'exploitation et le chapitre d'investissement. Il y a une charge financière globale. Sans même insister sur le fait que la région parisienne procure à l'Etat la moitié de ses recettes, il ne faudrait pas oublier, par exemple, que les collectivités parisiennes acquittent une taxe spéciale d'équipement dont le produit va presque entièrement aux transports. Il n'en est ainsi pour aucune autre collectivité urbaine de France.

Il ne faudrait pas non plus oublier que l'accroissement de cette charge ne peut se justifier que s'il permet effectivement de se rapprocher du but. Alors, il ne sert à rien de dire que 1.100 millions pour le VI^e Plan, c'est plus que 800 millions pour le cinquième, si la progression du financement reste de si loin inférieure à celle de la demande de transports. Je suis même, en vérité, très étonné que l'on puisse tenir un pareil raisonnement. Je croyais, en effet, qu'on nous avait demandé d'examiner l'esquisse de programmation du VI^e Plan sans nous référer aux chiffres du cinquième, justement parce qu'il s'agissait d'établir un rapport optimal entre une certaine demande et une certaine capacité de financement.

Quant à l'argument selon lequel les employeurs bénéficient en définitive de l'existence d'un vaste réseau de transports en commun, je crois que le principe d'une contribution des employeurs n'est ni contestable ni contesté. Mais il y a lieu de faire deux observations complémentaires.

La première concerne les entreprises du secteur privé : à force de « bénéficier » d'une taxe de transport, de « bénéficier » d'une augmentation de la redevance, eh bien ! elles finiront peut-être par s'en aller ! Un député, au moins, sera content !

La seconde concerne les employeurs publics : s'il est normal que l'Etat acquitte sa part du service de transport, je ne suis pas sûr qu'il en aille de même pour les salariés des collectivités parisiennes, et je pense qu'il faudra en tenir compte dans le calcul de la part du produit de la taxe de transport qui devrait permettre de réduire leur participation à la subvention d'équilibre.

Enfin, bien des gens estiment qu'il paraît contradictoire de déplorer la tutelle excessive de l'Etat et de réclamer en même temps une assistance financière accrue. C'est un raisonnement très simplifié.

D'abord, vous admettez que, par leur poids et leurs dimensions, les affaires de la région parisienne sont et ne peuvent cesser d'être des affaires nationales, le débat d'aujourd'hui en est une preuve. Cela signifie que la responsabilité de l'Etat se trouve nécessairement engagée et que la tentation de l'indifférence lui est interdite.

Personne ne peut contester que l'intérêt national soit en jeu, ce qui implique une double responsabilité de l'Etat envers la nation et la région parisienne, comme d'ailleurs les autres régions. Le débat porte donc sur les modalités selon lesquelles cette responsabilité s'exerce, et c'est précisément ce que j'ai voulu dire en écrivant samedi : « Le problème des transports n'est pas seulement financier ; il cristallise un ensemble de préoccupations et sans doute le besoin que soit reconnue, face aux pouvoirs publics, une personnalité collective responsable ».

Considérons, si vous le voulez, les transports sous l'angle de l'exploitation. Le problème est de savoir comment on va financer la couverture du déficit ; c'est surtout d'arrêter la progression inquiétante de ce déficit. Il faut donc réformer le système actuel de décision en établissant une procédure de contrat de programme, d'une part entre l'Etat et l'institution dépositaire de cette responsabilité collective dont je parlais, d'autre part entre cette institution et la R. A. T. P.

Considérons maintenant le problème des transports sous l'angle de la politique d'investissements, comme nous l'avons fait au cours de la préparation du Plan. S'il est normal que la décision revienne à l'Etat pour les crédits de catégorie I, il n'est pas contradictoire d'estimer nécessaire l'avis des collectivités concernées et de juger que cet avis constitue un élément déterminant de la décision des pouvoirs publics.

En résumé, je ne vois pas vraiment où serait la contradiction entre le souci d'améliorer les modalités selon lesquelles s'exerce la responsabilité de l'Etat et la nécessité d'augmenter le volume des investissements.

D'ailleurs, il faudrait s'entendre sur ce que signifie la formule couramment employée d'« assistance financière accrue ».

Accrue en volume, cela ne fait aucun doute, pour les raisons que j'ai déjà exposées. Mais il ne faut pas oublier que cet accroissement en volume appelle un effort financier corollaire des Parisiens eux-mêmes.

Par exemple, pour les transports en commun, à chaque centime supplémentaire de l'Etat répond un centime supplémentaire du district. Je n'appelle plus cela une assistance, mais un concours.

Ainsi, vous le voyez, à travers la taxe sur les employeurs, c'est toute la politique des transports parisiens qui constitue l'enjeu de notre débat. Il est, vous ne me démentirez pas, souhaitable que les Français dans leur ensemble et spécialement les habitants de la région parisienne en aient conscience.

Pour répondre aux projets qui ont pu être exposés aujourd'hui à cette tribune, je vous confirme, monsieur le ministre, que les élus de la région parisienne ont un certain nombre de priorités dans l'ordre institutionnel et qu'ils ne souhaitent pas voir s'ajouter un ou deux miroirs supplémentaires à la nombreuse collection d'institutions se réfléchissant les unes les autres qui caractérisent cette région. Pour être plus clair, ils préfèrent que les assemblées existantes soient utilisées plutôt que de voir s'en créer d'autres.

Il importait que vous sachiez dans quelles dispositions d'esprit se trouvent nombre d'élus de la région parisienne.

Pour les rentiers de la négation, établis dans le gouvernement des rêves, il est bien évident qu'aucun gouvernement n'en fait ni n'en fera jamais assez. Dans ce gouvernement des rêves, il est bien évident aussi que les mêmes milliards servent simultanément à satisfaire tout le monde.

Enfin, le Gouvernement des rêves présente nombre d'avantages, entre autres celui de supprimer les problèmes de conscience. Les familles politiques qui composent la majorité peuvent mettre à leur actif qu'elles n'ont jamais cédé à la tentation du gouvernement des rêves.

Aussi est-il normal que la presse et l'opinion prêtent davantage attention aux écarts d'appréciation entre ceux qui sont solidaires de la conduite des affaires de la nation. Mais certains en tirent trop rapidement argument pour conclure que la majorité s'affaiblit. Je veux croire que c'est une erreur de leur part. Ces écarts d'appréciation sont significatifs, non pas en eux-mêmes, mais au contraire parce qu'ils se produisent entre membres de la majorité car ils ont pour finalité précisément d'améliorer une action qui est et demeure fondamentalement commune. Ne doutez pas, mes chers collègues, qu'il en est ainsi aujourd'hui.

Aussi, monsieur le ministre, comme certains élus de cette Assemblée, est-ce avec une attention toute particulière que j'attends les réponses aux questions que je viens de poser et la position que vous prendrez sur les amendements que nous avons déposés. Il dépend uniquement de vous que nous ne soyons pas conduits, ce soir, à émettre un vote défavorable sur ce texte, ce que nous ne ferions que contraints et forcés et avec un profond chagrin. (Applaudissements sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. La parole est à M. Boulay.

M. Arsène Boulay. Mesdames, messieurs, l'ampleur des problèmes qui se posent à la région parisienne, le coût de leurs solutions, qui pèsent sur l'ensemble de la collectivité, leur incidence sur la vie nationale, voilà qui ne saurait laisser indifférent aucun membre de cette Assemblée.

Mais l'arbre ne doit pas nous cacher la forêt, monsieur le ministre et votre projet nous laisse quelque peu sur notre faim à bien des égards.

A l'égard de la région parisienne d'abord. Mon ami, M. Bouloche, vient de vous faire part des quelques observations que le groupe socialiste a formulées lorsqu'il a examiné votre projet. J'en ajouterai une autre.

En effet, monsieur le ministre, nous avons reçu, les uns et les autres, le document intitulé « Le dossier des transports dans la région parisienne ». Sa lecture est, à mon avis, indispensable pour replacer votre projet dans son contexte.

Or, mes chers collègues, quel document accablant pour les pouvoirs publics ! Cette étude démontre, à l'évidence, que les responsables de la région parisienne, à tous les niveaux d'ailleurs, se sont laissés surprendre par le problème des transports. Pendant trop longtemps, alors que la région parisienne grandissait, qu'elle s'étendait de plus en plus loin et que des personnes de plus en plus nombreuses devaient circuler entre leur domicile et leur lieu de travail, les transports en commun restaient comme figés, devenant, au fil des ans, de plus en plus surchargés, de plus en plus inconfortables aussi, de plus en plus difficiles à gérer et surtout de plus en plus déficitaires.

Oh, bien sûr, des solutions ont été apportées, mais elles ont été improvisées : couloirs de circulation réservés aux autobus, programme du R. E. R., boulevard périphérique, voie express, souterrains divers, etc.

Mais, aujourd'hui, le problème ne peut plus être éludé. La région parisienne est menacée d'asphyxie. Les usagers des transports en commun affrontent chaque jour une épreuve de plus en plus pénible et qui devient intolérable.

Permettez-moi de penser, monsieur le ministre, que le plan d'action qui est développé dans le dossier établi par le préfet de région, vient un peu tard et que le problème sera d'autant plus difficile à résoudre, d'autant plus coûteux pour l'Etat et les collectivités qu'on a trop attendu pour l'examiner.

Au regard de ce vaste problème, votre projet nous paraît modeste. Il occupe d'ailleurs, dans le dossier du préfet, une place réduite. Aussi, et sans reprendre les critiques de mon ami M. Bouloche, je souhaite, pour la principale agglomération française, que vous alliez plus loin et très vite dans la voie des mesures indispensables pour que la région parisienne devienne humaine et pour que ses habitants y trouvent de meilleures conditions d'existence quotidienne.

Modeste pour la région parisienne, c'est là le caractère incontestable de ce projet. Mais il y a plus grave.

En effet, votre projet concerne la seule région parisienne. Certes, vous voulez bien admettre qu'elle n'est pas la seule à connaître des difficultés de circulation et des problèmes de transports en commun. Mais elle est la seule à faire l'objet, aujourd'hui, de mesures immédiates tandis qu'en province grandit le mécontentement et que depuis quinze jours s'organisent des manifestations dans ma circonscription comme dans celle du ministre de l'économie et des finances.

Qu'on ne se méprenne pas sur le sens de mon propos. Je n'ai pas l'intention, à la faveur de ce projet, de relancer la querelle de la province contre Paris. Je veux seulement appeler votre attention, monsieur le ministre, sur les problèmes qui se posent dans toutes les grandes agglomérations de notre pays. Sans doute moins vastes que ceux de Paris, ils sont, toutes proportions gardées, aussi importants pour les habitants et pour les responsables locaux. C'est pourquoi leur solution doit être, non pas seulement évoquée, comme l'a fait M. Fortuit dans son rapport ou M. le Premier ministre à cette tribune, il y a quelques heures, mais rapportée conjointement avec ceux de la région parisienne.

Dans toutes les grandes villes de France la circulation automobile est devenue telle, en effet, que les encombrements ne sont plus le seul apanage de Paris. Cette situation a des conséquences graves sur les réseaux de transports en commun.

Dans les grandes agglomérations urbaines, les transports en commun se réduisent à des transports de surface, en autobus ou en trolleybus. La vitesse des véhicules diminue régulièrement, en raison des difficultés de circulation. De ce fait, le public a tendance à désertier les transports publics pour utiliser la voiture particulière. La plupart des compagnies de transport connaissent des déficits qui augmentent sans cesse.

Dans le même temps, les réseaux de transports doivent s'étendre sur la banlieue, au fur et à mesure que les usagers s'éloignent du centre des villes, ce qui entraîne de nouveaux investissements et donc de nouvelles difficultés de gestion.

J'en parle, mes chers collègues, en connaissance de cause, car ma région traverse actuellement, dans ce domaine, une crise grave. Le conseil général de mon département, qui est l'autorité concédant pour les transports en commun de l'agglomération clermontoise, a dû, tout récemment, adopter un plan de sauvetage de la compagnie en votant une importante subvention. De son côté, l'Etat a apporté sa participation sous la forme d'un prêt du fonds de développement économique et social. Je n'insisterai pas autrement sur la situation de l'agglomération de

Clermont-Ferrand, mais j'ai eu la curiosité, pour que mon assemblée départementale soit complètement informée, de savoir ce qui se passe dans les autres agglomérations importantes de notre pays.

Les réponses qui m'ont été faites démontrent, à quelques exceptions près, que les compagnies de transport en commun connaissent des difficultés équivalentes dans les autres grandes agglomérations.

Or, mesdames, messieurs, malgré les mesures déjà prises, malgré les décisions de sauvetage intervenues ici et là, les problèmes ne peuvent que s'aggraver, au fil des ans, au fur et à mesure de l'extension des agglomérations urbaines.

Cela est évident et le livre blanc publié par le ministère des transports, en janvier 1971, à la suite du colloque de Tours, en apporte la démonstration.

Alors, monsieur le ministre, vous permettrez aux élus de province de vous poser une question: le Gouvernement va-t-il attendre que la situation, dans les autres grandes villes, devienne aussi grave qu'à Paris pour prendre des mesures?

Allons-nous commettre, mes chers collègues, la même erreur qu'à Paris et attendre que les usagers de nos régions, à leur tour, cèdent à leur légitime colère pour agir? Je ne pense pas, pour ma part, que ce serait une bonne politique.

Mais, outre l'intérêt de l'usager, quelle que soit son importance, se pose aussi celui des collectivités locales.

En effet, la province est dans une situation, toutes proportions gardées, moins favorable que la région parisienne, où le déficit d'exploitation des transports en commun est pris en charge à 70 p. 100 par l'Etat. Or, en province, ce sont déjà les collectivités locales, communes ou département, qui supportent les déficits et qui viennent en aide aux réseaux de transport en commun. Je ne céderai pas à la tentation de crier à l'injustice, je dirai seulement qu'il y a là une anomalie, car les collectivités se trouvent absolument seules pour faire face.

La mesure proposée par ce projet de loi apportera une aide sensible aux transports en commun de la région parisienne, aide qui sera ressentie par les budgets des collectivités locales intéressées et j'en suis heureux pour elles. Mais leur situation, déjà quelque peu privilégiée, se trouvera encore avantagée par rapport aux collectivités de province.

En outre, le système envisagé est relativement simple à mettre en œuvre. Il repose sur les employeurs qui sont, il faut bien le dire, les premiers bénéficiaires de la concentration urbaine et des réseaux de transports.

Alors, je vous le demande, pourquoi ne pas étendre ce système sans plus attendre et sous une forme adaptée, aux grandes agglomérations de province?

Tel est d'ailleurs l'objet des amendements que j'ai déposés avec mes amis du groupe socialiste. Malheureusement, l'article 40 de la Constitution ne nous a pas permis d'étendre le versement dans son intégralité puisque, dans le projet, tous les employeurs sont visés, y compris ceux du secteur public.

Mais j'estime que les employeurs du secteur privé doivent être astreints au versement d'une taxe dont le taux maximum serait fixé à 0,50 p. 100 au lieu des 2 p. 100 prévus pour la région parisienne.

Le produit de cette taxe, qui serait perçue en province pour le compte des collectivités intéressées, servirait à financer la modernisation et l'équipement des réseaux en vue de les adapter aux besoins croissants de la population urbaine. Il en serait de même dans la région parisienne car le produit du versement doit servir aux investissements et non à la compensation de réductions de tarifs.

Par ailleurs, il convient de ne pas alourdir la charge fiscale des secteurs en difficulté, et c'est pourquoi nous proposons de ne pas réclamer la taxe aux artisans inscrits au répertoire des métiers ou aux petites entreprises n'employant qu'un personnel très réduit.

J'ajoute que le système que nous proposons serait, pour l'immédiat, réservé aux agglomérations de plus de 100.000 habitants, ainsi qu'aux communautés urbaines. L'usage montrera d'ailleurs s'il convient de l'étendre à d'autres agglomérations.

En outre, ce projet de loi nous donne l'occasion d'évoquer — et, je le souhaite, de régler — le problème de la prime de transport. Elle n'est pas versée en province, malgré la charge que les transports représentent pour les budgets des travailleurs. C'est là, mesdames, messieurs, une nouvelle anomalie — on peut même dire, dans ce cas, une nouvelle injustice — et nous avons déposé un amendement pour que cette prime soit désormais versée dans l'ensemble de la France, à tous les travailleurs du secteur privé. En ce qui concerne le secteur public, l'article 40 de la Constitution ne nous permet pas de faire une proposition analogue. Mais il vous appartient, monsieur le ministre, de venir à notre secours sur ce point.

Telles sont, mesdames, messieurs, les quelques observations complémentaires qu'il m'a paru nécessaire de présenter et qui complètent les propos de mon ami M. Bouloche.

J'espère, monsieur le ministre, que vous accepterez nos suggestions relatives aux transports de province et que vous aurez comme nous à cœur de régler les problèmes qui se posent dans nos grandes villes.

Si des mesures avaient été prises à temps, serions-nous aujourd'hui contraints de nous pencher sur le « casse-tête » des transports parisiens et sur les épreuves des usagers et des collectivités? Si vous estimez que l'on a trop attendu, si vous pensez qu'il faut agir, vous ne pouvez éluder les problèmes des grandes villes de province.

Je souhaite, pour ma part, que ce projet de loi vienne au secours des collectivités de province et, à travers elles, de tous les travailleurs, usagers des transports en commun. C'est une question de logique, de bon sens et d'équité. C'est pourquoi les socialistes se battent pour qu'elle soit enfin résolue. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

M. le président. La parole est à M. Ruais.

M. Pierre Ruais. Monsieur le ministre, j'ai été frappé de ce fait qu'à aucun moment de votre intervention vous n'avez prononcé les mots de service public, de politique humaine et sociale des transports.

Le fait que vous ayez mis en avant, dans votre programme, une mesure de taxation me fait craindre que votre attention ne soit essentiellement sollicitée vers une action de délestage des responsabilités morales et financières de l'Etat. A ce titre, votre projet a toutes chances d'être voté par le Parlement mais il ne résoudra pas, pour autant, les problèmes sociaux posés par les transports parisiens.

N'est-ce pas un délestage des responsabilités morales de l'Etat que cette autorité unique que vous proposez d'instaurer et ce contrat de programme avec échéance dont vous nous avez annoncé la discussion avec les autorités de la R. A. T. P.? N'est-ce pas un délestage des responsabilités financières sur les employeurs, par le biais de cette taxe; sur les usagers, par le biais des augmentations de tarif qui vont survenir indirectement et, par voie de dissuasion, sur les automobilistes, par le biais de l'augmentation des amendes; sur les sociétés commerciales, par le biais de la surtaxation pour l'installation de bureaux dans la région parisienne?

Je sais bien qu'en contrepartie de ces mesures d'assainissement financier frappant les usagers, les commerçants et les artisans, et qui sont le contraire de mesures sociales, vous annoncez un plan d'investissement de capacité et de confort. Nous verrons tout à l'heure rapidement ce qu'il y a lieu d'en penser.

Le programme annoncé pour atténuer l'effet de ce projet de taxation me paraît être un plan qui s'inscrit dans la pure ligne de l'assainissement financier de la S. N. C. F. A cet égard, il ne peut que perdre de vue les objectifs de service public social, car la S. N. C. F. est devenue essentiellement une grande entreprise commerciale, tandis que les chemins de fer de banlieue et la R. A. T. P. sont et restent des services publics à caractère social éminent.

Je vais vous en fournir un exemple frappant. Vous avez parlé de normalisation des comptes. Pour ce qui est de la S. N. C. F. cette normalisation se traduit par une contribution aux charges d'entretien de la voie qui trouve son équivalence dans la taxe à l'essieu que nous avons votée pour les transports routiers lourds.

Si nous examinons le problème des transports parisiens et de la circulation en général, vos experts nous ont appris que s'il est un véhicule qui ne paie pas son coût marginal social d'infrastructure c'est bien l'automobile en région urbaine. Ne me faites surtout pas dire que je demande un impôt supplémentaire sur l'automobile. Je fais simplement observer que votre proposition va consister à continuer à faire payer entièrement ces charges à l'usager des transports en commun alors que l'automobiliste parisien ne les paie qu'en partie. Il y a là une anomalie sociale qu'il faut corriger et comme il ne saurait être question de taxer l'automobile, c'est l'indication qu'une des solutions de l'équilibre financier des transports publics parisiens doit être trouvée dans une contribution pour charges de services publics à la S. N. C. F.-banlieue et à la R. A. T. P.

Si j'ai vu très nettement le dispositif inexorable d'assainissement financier, je n'ai pas trouvé dans le projet gouvernemental un souci aussi catégorique de mettre en priorité les objectifs sociaux et humains.

En effet, que veulent les Parisiens? Confort, rapidité, bon marché.

Confort et rapidité: les investissements que vous nous avez annoncés sont essentiellement axés sur l'extension des réseaux, c'est-à-dire sur les besoins de transport des nouvelles régions urbanisées. Je sais bien que vous avez avancé pour les investissements de confort et de capacité un chiffre — mais le Parlement n'a été saisi d'aucun document officiel — de 500 millions

de francs par an. Mais vous avez fixé vous-même les limites de leur effet lorsque vous avez déclaré que l'augmentation de la capacité des lignes de métro ne pouvait être dans cinq ans que de 15 p. 100 au maximum.

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Ruais ?

M. Pierre Ruais. Volontiers, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des transports. Je vous remercie de me permettre de vous apporter, ainsi qu'à l'Assemblée, une précision en réponse à votre interrogation.

Vous venez d'affirmer que les chiffres dont j'ai donné connaissance tout à l'heure concernaient seulement les voies ferrées nouvelles et les prolongements de lignes.

M. Pierre Ruais. Je n'ai pas dit : concernaient seulement ; j'ai dit : concernaient pour une part essentielle.

M. le ministre des transports. Je tiens à préciser que les seuls investissements de confort et de capacité qui seront réalisés au cours du VI^e Plan représenteront une dépense de 2.800 millions de francs. Reconnaissez avec moi que c'est un effort qui n'est pas négligeable. Il permettra la réalisation des nombreuses opérations indiquées dans mon propos.

M. Pierre Ruais. En parlant de 500 millions de francs par an, je n'étais pas loin de votre chiffre de 2.800 millions de francs si je ne m'abuse. Ce n'est d'ailleurs pas tant le chiffre qui importe, que le pourcentage de 15 p. 100. Si vous admettez, ce qui est une comparaison valable, qu'augmenter, aux heures de pointe, la capacité de 15 p. 100 cela signifie diminuer probablement — mais ce n'est pas sûr — l'entassement de 15 p. 100, vous admettez bien que c'est là un objectif très limité sur le plan humain, sinon sur le plan financier. Or c'est précisément sur ce plan social et humain qu'il faut se placer. Et c'est pourquoi je dis qu'il ne faut pas augmenter le tarif des réseaux ferrés, ou du moins pas d'une façon aussi sensible, et en tout cas pas plus que ne l'autorise cette faible marge de confort de 15 p. 100 à réaliser en cinq ans.

J'ai dit aussi que les Parisiens demandent des transports bon marché. Sans doute protégez-vous les travailleurs qui bénéficient de la carte hebdomadaire de transport, et c'est important, mais les retraités, les économiquement faibles, les personnes âgées, les isolés continueront, si d'autres solutions ne sont pas trouvées, à rester les éternelles victimes de ces augmentations de tarifs successives.

J'ai observé tout à l'heure que, paradoxalement, les usagers de l'automobile individuelle allaient se trouver avantagés par rapport aux usagers des transports en commun. Je répète que je ne demande nullement une taxation supplémentaire de l'automobile, mais je souhaite que pour éviter les hausses de tarifs vous cherchiez une compensation dans un allègement des charges d'investissement. Cet allègement trouverait sa justification dans les obligations de service public et éviterait notamment les surtarifs sur les prolongations de ligne, surtarifs qui vont exactement à l'encontre de la politique d'urbanisation recherchée par le Gouvernement. Si l'on veut vraiment que les habitants de la région parisienne s'installent dans la couronne périphérique de Paris, il faut leur offrir des transports d'autant plus rapides et bon marché que leur lieu de résidence est éloigné.

J'en viens au projet de taxation. Tout a été dit par les orateurs qui m'ont précédé. Rappelerais-je qu'il est insolite de prévoir la fixation de cette taxation au seul prorata du nombre des salariés ? Pourquoi pas au prorata du nombre de clients ou au prorata du chiffre d'affaires, ce qui serait déjà plus équitable ?

Dirai-je qu'il me paraît insolite de financer le déficit des transports en commun par une taxe de circonstance, alors que je verrais mieux dans cette taxe un procédé de financement des investissements ?

Peut-être adviendra-t-il de cette taxe ce qu'il est en voie d'advenir de la prime de transport, c'est-à-dire une taxe pérennisée n'ayant plus qu'un lointain rapport avec son objet initial ?

Dirai-je enfin que cette taxe est insolite parce qu'elle constitue en fait une pénalisation régionale de certaines catégories de contribuables ? Je n'ai pas besoin de souligner, monsieur le ministre, ce qu'une telle mesure peut avoir de discriminant.

En bref, et je vais conclure, si la taxe est votée, elle sera belle et bien acquise ; tandis que — et c'est la variation des chiffres cités par notre rapporteur, par les documents que j'ai lus ou par vous-même, monsieur le ministre, qui m'incite à le penser — resteront beaucoup plus hypothétiques l'ampleur et l'efficacité du programme d'investissements et d'action proposé. Je ne mets nullement en doute, monsieur le ministre la sincérité de vos intentions, mais il s'agit de chiffres sur lesquels nous ne sommes pas d'accord et que nous n'avons même pas eu le temps de discuter en commission des finances. Vous admettez par conséquent que je reste pour l'instant sur mon inquiétude.

La taxe est aberrante sur le plan des principes fiscaux et de l'égalité de tous les Français face aux charges, quelle que soit leur profession ou la région qu'ils habitent. Si elle constitue un effort social très intéressant pour réduire les charges de transport des travailleurs, elle laisse entiers les problèmes sociaux des autres catégories d'usagers et ne résout que très imparfaitement les autres problèmes humains posés par les transports parisiens.

Telles sont, monsieur le ministre, les remarques que me suggère votre programme concernant les transports parisiens et qui laissent bien perplexes ceux qui veulent appuyer l'honnête effort que fait le Gouvernement pour apporter une amélioration aux graves déficiences sociales et financières du système des transports publics parisiens. (Applaudissements sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à l'institution d'un versement à la charge de certains employeurs dans la région parisienne (rapport n° 1757 de M. Fortui au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,
VINCENT DELBECCHI.

(Le compte rendu intégral de la 2^e séance de ce jour sera distribué ultérieurement.)