

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1972 - 1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 juin 1973.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autori-  
sant certaines communes et établissements publics à instituer  
un versement destiné aux transports en commun,*

Par M. Auguste BILLIEMAZ,  
Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Aliès, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Léandre Létouquart, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Josy-Auguste Moinet, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Touzet, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 447, 460 et in-8° 22.

Sénat : 324 (1972-1973).

---

Transports urbains. — Communes - Etablissements publics - Employeurs.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi soumis à votre examen a pour objet de remédier, à notre avis très partiellement et très imparfaitement, à la situation difficile que connaissent les municipalités des grandes villes de province qui doivent faire face avec leurs propres ressources au déficit croissant de leurs transports en commun.

A l'occasion de chaque discussion budgétaire, nous n'avons cessé d'attirer l'attention du Gouvernement sur ce problème en soulignant la différence du régime appliqué respectivement dans la région parisienne et hors de celle-ci, aussi sommes-nous heureux que ce texte nous donne au moins l'occasion de revenir à nouveau sur ce point.

Les transports en commun de la région parisienne sont, en application de l'article 8 du décret du 7 janvier 1959, totalement remboursés des pertes de recettes résultant des tarifs réduits qui leur sont imposés. Ce remboursement est assuré conjointement par l'Etat, les collectivités locales de la région et, depuis la mise en application de la loi du 12 juillet 1971, par les employeurs de Paris et des départements limitrophes.

La charge respective des trois participants au déficit d'exploitation s'est établie comme suit en 1973 : Etat, 57,5 % ; collectivités locales, 24,7 % ; employeurs, 17,8 %, ce dernier pourcentage correspondant à la minoration du coût de la carte hebdomadaire de travail.

Cette politique d'aide financière à laquelle, comme on peut le constater, l'Etat prend une part majoritaire, s'est naturellement traduite par le maintien des tarifs à un niveau, particulièrement intéressant pour les usagers, qu'on estime aujourd'hui sensiblement égal à la moitié du prix de revient réel.

Sur le plan des investissements, l'intervention de l'Etat, sans être systématique, est également loin d'être négligeable. C'est ainsi que le Gouvernement a financé à 50 % les travaux du R. E. R. et subventionné, par ailleurs, à 30 % certaines grandes opérations d'infrastructure concernant la R. A. T. P. et les chemins de fer de banlieue.

Pour les transports en commun de province, la situation est totalement différente puisque, si l'on excepte la subvention forfaitaire de 200 millions de francs consentie à Lyon et Marseille pour couvrir une partie des dépenses de construction de leur métro, aucune aide n'est accordée par l'Etat au titre des frais de fonctionnement ou d'investissement. Ainsi les usagers des grands centres de province participent, par la voie des impôts d'Etat qu'ils acquittent, au déficit des transports parisiens alors qu'ils doivent subventionner dans le même temps, au plan local, sans aucune aide extérieure, leurs réseaux d'autobus.

Il y a là une inégalité qui nous apparaît choquante et à laquelle, nous le répétons, le présent projet de loi ne saurait remédier.

Cette observation liminaire étant faite, nous allons maintenant examiner la situation des transports en commun dans les principaux centres de province.

L'évolution de ces transports se caractérise essentiellement par une réduction du nombre des voyageurs d'autant plus marquée que la population desservie s'est au contraire accrue et une aggravation du déficit d'exploitation. Ces indications ne sauraient surprendre quand on songe qu'il s'agit de transports de surface gravement affectés, comme on peut le constater à Paris, par les difficultés accrues du trafic automobile.

Quelques chiffres concernant les usagers des transports en commun dans nos principales métropoles donnent une idée de cette dégradation :

	VOYAGEURS (en millions)		
	1964	1967	1971
Marseille .....	104,8	87,8	79
Lyon .....	195	177,5	162,6
Toulouse .....	46	41,8	33,5
Nice .....	33,8	31,3	25,3
Nantes .....	30,7	30,6	25,7
Strasbourg .....	40,6	37,2	30,4

Nous n'avons pas fait figurer dans cette liste certaines villes, telles que Lille et Bordeaux dans lesquelles la consistance du réseau urbain s'est sensiblement modifiée rendant toute comparaison sans signification.

Sous cette réserve, nous voyons donc que l'activité des transports en commun est partout en baisse sensible et cela se répercute naturellement sur la situation financière des entreprises.

Suivant une évaluation faite par le Ministère des Transports dont nous fournissons en annexe les principales indications pour 1970, le déficit d'exploitation évoluerait comme suit dans les cinq plus grandes agglomérations de province (en millions de francs).

	1970	1975
Lyon .....	12	26
Marseille .....	21,4	44,4
Lille .....	2,7	12,5
Bordeaux .....	6,4	15,3
Toulouse .....	8,1	14,3

On voit ainsi que, sans être aussi alarmante que la situation des transports parisiens, celle des réseaux urbains de nos grandes villes fait peser une charge de plus en plus lourde sur leurs habitants.

\*  
\* \*

Nous allons maintenant procéder à l'examen des articles du projet de loi.

## EXAMEN DES ARTICLES

### Article premier.

#### Texte présenté par le Gouvernement.

##### Article premier.

En dehors de la Région parisienne, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés :

— dans une commune ou une communauté urbaine dont la population atteint un seuil fixé par décret ;

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

#### Texte adopté par l'Assemblée Nationale.

##### Article premier.

Conforme.

— dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 300.000 habitants. Ce seuil pourra être abaissé par décret ;

Conforme.

#### Texte proposé par votre commission.

##### Article premier.

En dehors de la Région parisienne, dans les communes ou groupements de communes où il existe un service de transports en commun, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées...

... au financement desdits transports lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés.

Alinéa supprimé.

Alinéa supprimé.

*Commentaires.* — Comparé à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 12 juillet 1971 concernant les employeurs de Paris et des départements limitrophes, la rédaction proposée en diffère sur un point essentiel : le caractère facultatif du prélèvement visant les entreprises. Certains auraient voulu que cette mesure ait un caractère obligatoire, mais votre commission a estimé qu'il était normal de laisser les responsables locaux libres de la décision à prendre, compte tenu en particulier des ressources de la commune ou de la communauté urbaine et de la situation financière de l'entreprise de transport en commun.

Ceci dit, la principale modification apportée au texte par l'Assemblée Nationale consiste dans la fixation du seuil de population au-dessus duquel la loi pourra s'appliquer. Se rapportant à

l'observation précédente et désirant laisser la plus large initiative aux autorités locales, *vo*tre commission a estimé préférable de supprimer toute référence à un tel seuil et elle vous propose, en conséquence, de disjointre les deux derniers alinéas de cet article.

\*

\* \*

*Une dernière observation* concerne la frontière entre la zone où s'applique la loi de 1971 et celle visée par le présent projet.

Il est prévu, en effet, que ce dernier texte s'appliquera en dehors de la région parisienne, alors que la loi de 1971 ne concerne que Paris et les départements limitrophes.

Il y aura ainsi une sorte de vide administratif comprenant les départements de la « grande couronne » de Paris où les employeurs échapperont à tout prélèvement et, dans l'hypothèse d'un abaissement du seuil de population par décret, Pontoise et Versailles, par exemple, seraient traités différemment qu'Orléans ou Le Mans.

Pour remédier à cette anomalie, votre commission avait pensé remplacer les mots : « en dehors de la région parisienne » par : « en dehors de Paris et des départements limitrophes » mais, compte tenu de la structure particulière des transports dans cette région, nous n'avons pas jugé possible d'adopter une telle solution.

Nous croyons savoir, par ailleurs, que le Gouvernement a l'intention d'étendre les dispositions de la loi de 1971 à l'ensemble de la région parisienne.

### Article 2.

Texte présenté  
par le Gouvernement.

Art. 2.

Le versement est assis sur les salaires payés à ces salariés dans la limite du plafond fixé par le régime général en matière de cotisations de sécurité sociale. Les salariés et assimilés s'entendent et les salaires se calculent au sens des législations de la Sécurité sociale.

Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.

Art. 2.

Conforme.

Texte proposé  
par votre commission.

Art. 2.

Conforme.

*Commentaires.* — Cet article, en tous points semblable aux dispositions correspondantes de la loi de 1971, n'appelle de notre part aucune observation. Nous rappellerons seulement que le plafond des ressources soumises aux cotisations de sécurité sociale est actuellement de 2.040 francs par mois.

*Article 3.*

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

**Art. 3.**

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

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

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

**Art. 3.**

Conforme.

Conforme.

**Texte proposé  
par votre commission.**

**Art. 3.**

*Dans les communes ou groupements de communes où existe un service public de transports en commun, le versement est institué... (le reste de l'alinéa sans changement).*

Conforme.

*Commentaires.* — La principale différence avec les dispositions de la loi de 1971 réside dans le taux du versement limité ici à 1 % au lieu de 2 % et, éventuellement, à 1,5 % dans les cas où sont réalisées des infrastructures de transport collectif subventionné par l'Etat.

On pourrait s'étonner de la différence concernant les taux, mais les documents chiffrés dont nous disposons nous montrent que, même limité à 1 %, le prélèvement sur les salaires sera suffisant. C'est ainsi qu'à Bordeaux et à Toulouse, par exemple, la contribution des employeurs pourra atteindre en 1975, respectivement, 26 millions de francs et 31,9 millions de francs alors que le déficit global des entreprises de transport de ces deux villes ne devrait pas dépasser 15,3 millions de francs dans le premier cas et 14,3 millions de francs dans le second.

Dans un but de clarification, votre commission a jugé utile de préciser que le versement est institué « dans les communes où existe un service public de transports en commun ».

Article 4.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre commission.
Art. 4.	Art. 4.	Art. 4.
Sous réserve des dispositions de l'article 5, paragraphe 2, le versement est affecté au financement :	Conforme.	Conforme.
1° De la compensation intégrale des réductions de tarifs que les entreprises de transport collectif urbain et suburbain consentent aux salariés usagers de ces transports, avec l'agrément de l'autorité publique ;	1° De la compensation...  ... et suburbain consentent aux usagers de ces transports, avec l'agrément de l'autorité publique ;	1° De la compensation...  ... consentent aux salariés usagers de ces transports, avec l'agrément de l'autorité publique ;
2° Des investissements spécifiques aux transports collectifs ;	2° Des investissements, nouveaux ou en cours de réalisation, spécifiques aux transports collectifs et notamment de nouveaux modes de transport en site propre ;	2° Des investissements spécifiques aux transports collectifs ;
3° Des contributions prévues par les conventions passées entre l'autorité compétente en matière de transport visée à l'article premier et les entreprises de transport collectif pour les améliorations, réorganisations, extensions ou créations de services de transport collectif.	3° Des contributions prévues par les conventions éventuellement passées entre...  ... de transport collectif.	Conforme.

*Commentaires.* — Le texte initial du Gouvernement précisait que le versement des employeurs serait affecté, d'une part, à la compensation des réductions de tarifs accordées aux salariés et, d'autre part, aux investissements intéressant les transports urbains et suburbains.

Ces dispositions étaient conformes à la philosophie de la loi de 1971 qui voulait que les employeurs remboursent, en quelque sorte, les avantages consentis à leurs salariés sur les transports en commun et contribuent, en outre, au développement desdits transports considérés comme participant indirectement à l'activité de leurs entreprises.

C'est ainsi que l'article 3 de la loi de 1971 stipulait que le « versement est affecté en priorité à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la région parisienne consentent aux salariés... ».



Mais l'Assemblée Nationale a sensiblement modifié ces dispositions et altéré l'esprit même de la loi en décidant que la contribution des employeurs serait destinée à couvrir les pertes de recettes afférentes aux réductions accordées non seulement aux salariés mais encore aux autres bénéficiaires de tarifs spéciaux.

*Votre commission ne saurait admettre une telle modification et ceci pour deux raisons principales :*

— en premier lieu, il lui apparaît que l'octroi d'avantages de caractères sociaux tels que les réductions accordées aux familles nombreuses, aux étudiants ou aux économiquement faibles incombe à l'Etat ou aux collectivités publiques et non aux entreprises privées ;

— en second lieu, elle note que la modification envisagée aura comme résultat non de réduire la contribution de ces entreprises, mais de diminuer sensiblement les crédits affectés aux investissements, c'est-à-dire à l'amélioration des moyens de transport mis en œuvre : objectif à notre avis prioritaire si l'on veut dissuader les usagers d'utiliser leur automobile.

On peut craindre, par ailleurs, que le fait de fournir ainsi aux municipalités un moyen de faire face à l'essentiel du déficit d'exploitation de leurs transports en commun ne les dissuade d'entreprendre les efforts qui s'imposent pour améliorer leur productivité.

Un récent rapport de la Direction des transports terrestres nous apprend, en effet, que des efforts importants restent à faire dans ce domaine et on nous permettra par exemple de noter que le nombre de voyageurs transportés annuellement par agent à l'effectif, soit 75.400 pour Saint-Etienne, 74.500 pour Lyon et 65.900 pour Lille contre 36.400 pour Strasbourg, 34.500 pour Marseille et 31.300 pour Toulouse, fait apparaître des différences difficilement justifiables.

Pour ces motifs, votre commission vous propose de revenir au texte initial en rétablissant le mot « salariés » figurant à l'alinéa premier de cet article.

Par ailleurs, nous estimons que la référence faite au 2° aux moyens de transports en site propre est superflue et même éventuellement limitative et nous vous proposons donc de la supprimer et de revenir au texte initial du Gouvernement.

Article 5.

Texte présenté  
par le Gouvernement.

Art. 5.

1° Les employeurs, visés à l'article premier, sont tenus de procéder au versement prévu audit article auprès des organismes ou services chargés du recouvrement des cotisations de sécurité sociale et des allocations familiales suivant les règles de recouvrement, de contentieux et les pénalités applicables aux divers régimes de sécurité sociale.

Les organismes ou services précités précomptent sur les sommes recouvrées une retenue pour frais de recouvrement.

2° Le produit est versé au budget de la commune ou de l'établissement public qui rembourse les versements effectués :

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

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

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

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

Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.

Art. 5.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

a) Aux employeurs qui...

... intégralement, seuls ou groupés, le transport collectif...

... l'effectif total ;  
Conforme.

Conforme.

Conforme.

Texte proposé  
par votre commission.

Art. 5.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

a) Aux employeurs qui...

... intégralement le transport collectif de tous leurs salariés...

... l'effectif total ;  
Conforme.

Conforme.

Conforme.

Commentaires. — A l'alinéa a du 2° de cet article, votre commission a estimé nécessaire de supprimer les mots « seuls ou groupés ». Elle a jugé, en effet, qu'il n'était pas souhaitable de favoriser ainsi la création de transports collectifs privés susceptibles de concurrencer les transports urbains publics.

*Article 6.*

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

Art. 6.

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

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 6.

Conforme.

**Texte proposé  
par votre commission.**

Art. 6.

Conforme.

Cet article n'appelle aucun commentaire.

*Article 7.*

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

Art. 7.

Des décrets fixent, en tant que de besoin, les modalités d'application de la présente loi, et notamment celles nécessaires pour adapter les dispositions qui précèdent aux règles propres aux divers régimes de Sécurité sociale. La présente loi entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1974.

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 7.

Conforme.

**Texte proposé  
par votre commission.**

Art. 7.

Des décrets...

... La présente loi entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1973.

*Commentaire.* — Se référant à la loi du 12 juillet 1971, qui était entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre de la même année, votre commission estime qu'*en raison de l'urgence*, la présente loi devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1973.

\*

\* \*

Sous réserve de ces observations et des amendements qu'elle soumet à votre approbation, votre commission vous propose d'adopter le texte voté avec modifications par l'Assemblée Nationale en première lecture.

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

### Article premier.

**Amendements : I.** — Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

En dehors de la Région parisienne, *dans les communes ou groupements de communes où existe un service de transports en commun*, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement *desdits* transports lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés.

II. — Supprimer les deux derniers alinéas de cet article.

### Art. 3.

**Amendement :** Rédiger comme suit le début du premier alinéa de cet article :

*Dans les communes ou groupements de communes où existe un service public de transports en commun*, le versement est institué...

*(Le reste sans changement.)*

### Art. 4.

**Amendements : I.** — Rédiger comme suit le 1° de cet article :

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

II. — Rédiger comme suit le 2° de cet article :

2° des investissements *spécifiques aux transports collectifs* ;

Art. 5.

**Amendement :** Au 2° de cet article, rédiger comme suit le paragraphe *a* :

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

Art. 7.

**Amendement :** *In fine*, remplacer les mots :

1<sup>er</sup> janvier 1974

par les mots :

1<sup>er</sup> octobre 1973.

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)*

### Article premier.

En dehors de la Région parisienne, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés :

— dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 300.000 habitants. Ce seuil pourra être abaissé par décret ;

— ou dans le ressort d'un district ou d'un syndicat de collectivités locales créé en application du Code d'administration communale et compétents pour l'organisation des transports urbains lorsque la population de l'ensemble des communes faisant partie de ces établissements publics atteint le seuil susindiqué.

### Art. 2.

Le versement est assis sur les salaires payés à ces salariés dans la limite du plafond fixé par le régime général en matière de cotisations de Sécurité sociale. Les salariés et assimilés s'entendent et les salaires se calculent au sens des législations de la Sécurité sociale.

### Art. 3.

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

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

#### Art. 4.

Sous réserve des dispositions de l'article 5, paragraphe 2, le versement est affecté au financement :

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

2° des investissements, nouveaux ou en cours de réalisation, spécifiques aux transports collectifs, et notamment de nouveaux modes de transport en site propre ;

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

#### Art. 5.

1° Les employeurs visés à l'article premier sont tenus de procéder au versement prévu audit article auprès des organismes ou services chargés du recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et des allocations familiales suivant les règles de recouvrement, de contentieux et les pénalités applicables aux divers régimes de Sécurité sociale.

Les organismes ou services précités précomptent sur les sommes recouvrées une retenue pour frais de recouvrement.

2° Le produit est versé au budget de la commune ou de l'établissement public qui rembourse les versements effectués :

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

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

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

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

#### Art. 6.

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

#### Art. 7.

Des décrets fixent, en tant que de besoin, les modalités d'application de la présente loi et notamment celles nécessaires pour adapter les dispositions qui précèdent aux règles propres aux divers régimes de Sécurité sociale.



# ANNEXE

## DONNEES RELATIVES AU VERSEMENT DES EMPLOYEURS

et à son incidence pour les transports en commun des grandes agglomérations de province, sur la base des chiffres de 1970.

AGGLOMÉRATIONS de plus de 300.000 habitants (1968).	NOMBRE de salariés (entreprises de plus de 9 employés).	SALARIÉS transportés par leurs entreprises.	CHIFFRE d'affaires des transports en commun.	RÉSULTATS d'exploitation des réseaux urbains.	COUT DES RÉDUCTIONS accordées.		PRODUIT NET du versement des employeurs.	CHARGE annuelle des investis- sements envisagés pour les transports en site propre.
					Aux salariés.	Pour la S. N. C. F. (banlieue).		
(Population en milliers.)	(En milliers.)		(En millions de francs.)					
LYON (1.083).....	260	15	95,5	— 12	10	2,4	35	93,7
MARSEILLE (964).....	215	6,5	88	— 21,4	10	1,2	30	89,9
LILLE (881).....	273	20	44,6	— 2,7	2,2	3,6	36,2	24,4
BORDEAUX (555).....	110	6	40,5	— 6,4	0	1,1	14,9	»
TOULOUSE (440).....	130	6,3	30,1	— 8,1	1,3	0,5	17,7	»
NANTES (394).....	119	5,5	18,6	— 2,7	4,0	0,3	15,8	»
NICE (393).....	110	1,0	24,4	+ 0,1	0,5	0,8	15,7	4,1
ROUEN (370).....	90	1,5	15,4	— 5,0	1,7	0,5	12,8	»
TOULON (340).....	51	2,5	10,6	— 1,7	0,2	»	7,0	»
STRASBOURG (335).....	76	3,0	25,7	— 6,7	1,9	2,9	10,4	21,7
GRENOBLE (332).....	71,5	6,0	14,7	— 1,6	0,6	»	9,4	12,3
SAINT-ETIENNE (331).....	74	2,0	27,3	+ 1,3	0,5	»	10,2	11,5