

Tribunal administratif de Paris

Mémoire en réplique

Aff. n° 1605926

Aff. Union des syndicats CGT de Paris et autres c. Syndicat des transports d'Ile-de-France

Par un mémoire en défense enregistré le 7 octobre 2016, le Syndicat des transports d'Ile-de-France conclut au rejet de la requête au terme d'une argumentation qu'il conviendra de rejeter

1. Sur la contestation relative à l'intérêt à agir des organisations requérantes

Chacune des organisations requérante a justifié, par la production de ses statuts, de son intérêt à agir. Le moyen tiré du défaut d'intérêt à agir sera rejeté.

Est joint au présent mémoire le mandat donné à Madame Marguerite Rollinde, présidente de la coordination 93 pour la lutte des sans-papiers, de la représenter pour toute action en justice.

2. Sur la violation de la loi

Le STIF ajoute une condition non prévue par la loi (article 123 de la loi Solidarité Renouvellement Urbain dite « SRU » de 2000 codifiée à l'article L.1113-1 du code des transports). La réduction tarifaire est une obligation légale qui s'impose au STIF, au bénéfice de toute personne ayant des ressources inférieures au plafond CMU-C, sans que puissent être exigées d'autres conditions.

2.1. Le défendeur prétend « que ce sont, au terme de l'article L.1113-1 du code des transports tel qu'il est issu de la loi SRU, seulement les bénéficiaires de la CMU-C qui sont visés par la disposition et peuvent bénéficier de réductions tarifaires sur leurs titres de transport ».

Outre qu'aucune autre autorité organisatrice de transports urbains n'a prévu de dispositions excluant expressément les bénéficiaires de l'AME (voir plus loin), cette affirmation est contredite par le fait que les bénéficiaires de l'AME ont depuis la mise en place de la réduction tarifaire en Ile-de-France bénéficié d'une telle réduction tarifaire (1.1), et également par le fait que les termes de l'article L. 1113-1 du code des transports sont extrêmement clairs et infirment l'affirmation du défendeur (1.2).

Dès la mise en place fin 2001 de l'article 123 de la loi SRU, le STIF a accordé la réduction tarifaire à toutes les personnes justifiant de ressources inférieures ou égales au plafond CMU-C, en incluant donc déjà en conséquence les bénéficiaires de l'AME

C'est par application de la loi, et non par une décision d'étendre la réduction tarifaire au-delà de la population éligible, que les bénéficiaires de l'AME ont immédiatement été inclus. C'est ce qui ressort de l'historique même réalisé lors de l'évaluation par le Stif lui-même (« Évaluation du dispositif Solidarité Transport », STIF, juillet 2014, 32 pages, www.stif.org/IMG/pdf/2014-07_eval_tst_v4.pdf) dont voici un extrait :

« Historique (...)

La loi 2000-1208 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (dite « loi SRU ») a établi le droit au transport et en a fixé les conditions de mise en oeuvre. Par son article 123, elle impose aux autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs d'offrir une réduction tarifaire d'au moins 50 % **aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au seuil ouvrant droit à la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C).**

En application de cette loi, le STIF a créé fin 2001 une carte de réduction destinée **aux membres d'un foyer francilien justifiant de ressources inférieures ou égales au plafond CMU-C.** Cette carte Solidarité Transport (CST) permettait initialement à ses porteurs d'acheter des carnets de tickets demi-tarif, valables sur la totalité des réseaux RER dans Paris, métro, tramway et bus, ainsi que des billets demi-tarif à l'unité et en carnet, valables sur les parcours ferrés avec une origine et/ou une destination hors de Paris.

Cette réduction tarifaire, limitée aux billets au voyage, fut considérée comme insuffisante par une décision du Conseil d'État et, par conséquent, étendue aux abonnements. Les « abonnements Carte Solidarité Transport », mois et semaine, mis en place à la mi-2004, correspondaient à des cartes orange mensuelles et hebdomadaires à demi-tarif.

Après la décentralisation, la Région s'est engagée dans une politique très volontariste en matière de transport, notamment en faveur des plus démunis. Ainsi, avec l'aide financière de la Région, la tarification Solidarité Transport a été progressivement renforcée.

A compter du 1er octobre 2006 :

- extension des ayants droit aux bénéficiaires franciliens de l'allocation spécifique de solidarité (ASS) et aux bénéficiaires franciliens de l'allocation de parent isolé (API) ;
- accentuation de la réduction sur les abonnements qui passe de 50% à 75%.

A compter du 31 mars 2007 : mise en place du forfait Gratuité Transport (FGT), permettant de circuler sur l'ensemble de la région, pour les allocataires du RMI et les membres de leur foyer.

A compter du 1er décembre 2008 : extension du bénéfice de la gratuité aux titulaires de l'API et aux membres de leur foyer, et aux personnes bénéficiant simultanément de l'ASS et de la CMU-C. (...)

Le dernier changement majeur intervenu dans le dispositif de la tarification sociale est lié au remplacement du RMI et de l'API par le revenu de solidarité active (RSA) à compter du 1er juin 2009. Le STIF et la Région ont souhaité rechercher une solution maintenant stable le nombre des bénéficiaires de la gratuité, et donc le coût de la mesure. Le choix finalement retenu a été d'octroyer la gratuité aux membres des foyers bénéficiaires du RSA dont les ressources (incluant l'allocation du RSA) sont inférieures ou égales à 135 % du montant forfaitaire (également appelé RSA-socle). »'

Les termes de l'article L. 1113-1 du code des transports sont extrêmement clairs et infirment l'affirmation du défendeur.

« Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transports urbains, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente. La réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager » (article L.1113-1 du code des transports).

Pour bénéficier de cette réduction tarifaire, d'un montant minimal de 50 % du tarif applicable ou sous la forme d'une aide équivalente à ces 50 %, la disposition législative exige une seule condition qui est une condition de ressources : avoir des « ressources égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale », soit 8644,52 euros par an (art. D. 861-1 du Code de la sécurité sociale) à la date de la décision.

La formulation de l'article L.1113-1 est extrêmement claire et ne peut prêter à interprétation.

Toute adjonction d'une condition supplémentaire, autre que cette condition de ressources, telle une condition de nationalité, une condition de résidence, ou une condition de régularité de séjour apporte une limitation non prévue par la loi. Précisons que la disposition législative prend le soin de préciser en outre qu'aucune condition de résidence ne peut être exigée : « La réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur ». Si une condition de résidence régulière sur le territoire avait été voulue, elle aurait été exprimée également.

La décision du STIF excluant explicitement les personnes qui justifient du bénéfice de l'aide médicale d'Etat (AME), et donc les personnes ne remplissant pas la condition de régularité du séjour pour ouvrir droit à l'assurance maladie, revient à ajouter une condition non prévue par la loi et, pour cette raison est entachée d'illégalité.

2.2. Un organisme de transport public peut étendre les réductions tarifaires au-delà des dispositions minimales prévues par la loi mais ne peut y apporter des restrictions. La régularité du séjour ne pourrait être exigée que si elle était prévue par la loi.

Il est certes de la compétence des autorités organisatrices de transports urbains de mettre en œuvre la réduction tarifaire. Dans ce cadre, il est loisible aux organismes de transports urbains d'aller au-delà des exigences minimales prévues par la loi. Ils peuvent par exemple aller au-delà de la réduction minimale de 50 %, comme l'a d'ailleurs décidé le Stif, en portant la réduction à 75 %, voire en la portant à 100 % pour les bénéficiaires du RSA. Ils peuvent aussi, comme le prévoit explicitement la loi, décider d'une « aide équivalente » à cette réduction d'au moins 50 % du tarif normal, par exemple sous la forme du versement d'une prestation monétaire. Les organismes de transports peuvent également étendre le champ des bénéficiaires, en décidant d'un seuil de ressources plus élevé, voire en supprimant tout seuil de ressources pour certaines personnes (personnes âgées, personnes handicapées, chômeurs de longue durée, etc.), voire pour tous comme en ont décidé une vingtaine d'autorités organisatrices de transports urbains qui ont fait le choix de la gratuité totale (Aubagne, Castres, Châteauroux, Compiègne, Gap, Muret, Vitry, etc.). Il était donc loisible pour le STIF d'étendre le champ de bénéficiaires mais pas de le restreindre comme elle l'a fait.

Sur ce point, la jurisprudence administrative est constante pour censurer les décisions conduisant à restreindre des aides ou avantages sociaux en exigeant des conditions supplémentaires à celles prévues par la loi. Ainsi, un règlement départemental d'aide sociale, pour l'application d'une prestation d'aide sociale légale (prévue par la loi) de la compétence du département, ne peut être plus restrictif que ce que prévoit les dispositions légales et les élus d'un département ne peuvent apporter des restrictions aux droits en deçà de ce que prévoient les lois et règlements (CE, 28 novembre 2014, 365733 Rihal H., AJDA 2015, p1158).

Lorsqu'aucune disposition législative ne prévoit une condition de séjour régulier, comme c'est le cas des réductions tarifaires prévue par l'article L.1113-1 du code des transports, l'autorité compétente ne peut exiger une telle condition.

Il en est ainsi des prestations de l'aide sociale à l'enfance (ASE) : « *les prestations d'ASE sont attribuées aux ressortissants étrangers sous les mêmes conditions que pour les personnes de nationalité française sans qu'il soit possible de distinguer entre les demandeurs étrangers en situation régulière en France et les autres* » (TA Grenoble, 5 décembre 2016, n°1604220 annulation d'une décision du Conseil départemental de refus d'attribution aux familles en situation irrégulière).

Le TA de Nantes, 21 mars 2014, n°1107005 a également censuré le refus d'une allocation mensuelle de l'ASE du fait de l'exigence du règlement Maine et Loire de fournir des "actes porteurs d'amélioration de la situation" administrative de la personne et donc d'une condition de stabilité au regard du droit au séjour (*Dr. Adm.*, juin 2014, n°6 p.34). Dans le même sens : TA Nantes, 15 fév. 2013, n°1009910 (cité in Seguin, *Guide du contentieux du droit des étrangers*, LexisNexis, p.158), TA Marseille, 16 avril 2004, n°0402367, TA Strasbourg, 2 août 1990, Matadidi c/ Département de la Moselle (commentaire in *Plein Droit* n°12 - novembre 1990), etc.

Il en va également pour l'attribution des bourses nationales des collèges, non conditionnées à la régularité du séjour : le juge censure toute autre exigence qui revient de fait à écarter les étrangers en situation irrégulière (Conseil d'Etat, 19 décembre 2012, n°354947)

Il en va enfin également de l'attribution de l'aide médicale non conditionnée à la régularité du séjour même quand, avant 2000, elle était également attribuée aux Français et aux étrangers en situation régulière.

« Considérant en premier lieu qu'aux termes de l'article 124 du Code de la famille et de l'aide sociale "toute personne résidant en France bénéficie si elle remplit les conditions légales d'attribution, des formes de l'aide sociale telles qu'elles sont définies par le présent code" ; qu'il résulte de l'instruction que Mme..., de nationalité turque, remplissait la condition de résidence en France exigée par les dispositions législatives précitées lors de son hospitalisation en maternité au centre hospitalier de..., du 30 mai au juin 1985 ; que la circonstance qu'elle n'avait pas à l'époque de titre de séjour régulier n'est pas légalement de nature, contrairement à ce qu'a décidé la commission départementale, à la priver du bénéfice de l'aide médicale hospitalière » (Commission centrale d'aide sociale CCAS, 14 octobre 1986)

« considérant qu'il ne résulte ... d'aucune ...disposition législative ou réglementaire que la situation irrégulière d'un étranger puisse faire obstacle, dès lors qu'est établie l'insuffisance de ses ressources, à son droit de bénéficier de l'aide médicale... » (Conseil d'Etat, 18 octobre 2002, 232543).

Cette dernière considération, concernant l'aide médicale lorsqu'elle était également attribuée sans condition de situation administrative, y compris aux Français et aux étrangers en situation régulière, est tout à fait transposable à la réduction tarifaire prévue par l'article L.1113-1 du code des transports.

Comme l'indique justement le défendeur, ce que nous ne discutons pas pour notre part, les différences de traitement à l'égard des étrangers en situation irrégulière en matière d'octroi d'avantages sont largement admises par les juridictions (Conseil d'Etat, Cour européenne des droits de l'homme, Conseil constitutionnel). Retenons que le moyen de la rupture d'égalité de traitement n'est pas le moyen que nous avons retenu et que les développements du défendeur sur ce point sont inutiles. Nous contestons le non respect des dispositions de la loi, par ajout d'une restriction non prévue par la loi, et ce, même si, l'intention discriminatoire de la décision du STIF est évidente.

Si le Conseil d'Etat a largement admis les différences de traitement, ajoutons que c'est uniquement lorsqu'une telle différence de traitement est prévue par le législateur, ce qui n'est pas le cas pour la réduction tarifaire discutée. Ainsi une différence de traitement ne contrevient pas au principe d'égalité si cette différence est justifiée et proportionnée. C'est à cette condition qu'a été admise une condition de régularité de séjour prévue par la loi pour de nombreuses prestations d'aide sociale (à l'exception notamment de l'ASE ou de l'aide médicale -article L.111-2 CASF) ou encore la plupart des prestations de sécurité sociale. Pour le Conseil constitutionnel également, de telles différences de traitement fondées sur la régularité du séjour ne contreviennent pas au principe constitutionnel d'égalité, mais dès lors que ces différences de traitement résultent de la loi et uniquement de la loi (décision n° 93-325 du 13 août 1993).

Or ici l'article L.1113-1 ne prévoit pas de condition de régularité de séjour.

2.3 Aucune des quelques 290 autres autorités organisatrices de transports urbains n'a introduit une disposition excluant explicitement les personnes bénéficiant de l'AME

Si les pratiques des autres autorités organisatrices de transport peuvent varier, ces autorités ne faisant probablement pas toutes une lecture identique de l'article L. 1113-1 du code des transports et ces autorités pouvant décider de modalités propres, aucune autre autorité organisatrice de transport n'a, à notre connaissance, adopté, comme le Stif vient de le faire, un texte excluant explicitement les bénéficiaires de l'AME des réductions tarifaires de transport. Sur les deux cents quatre-vingt dix autorités organisatrices de transport urbain, s'il est probable que certaines n'aient

certes pas encore mis en œuvre l'obligation légale de réduction tarifaire ou l'aient mise en place de façon incomplète, ce qui peut conduire à l'exclusion de catégories qui devraient en bénéficier, aucune de ces autorités - à notre connaissance - n'a en revanche ajouté explicitement une telle restriction contraire à la loi. Soulignons que même si l'une d'elles le faisait, ou l'aurait fait, cela n'en validerait pas pour autant la légalité pour l'Île-de-France.

2.4. Pas plus que la lettre de la loi, la volonté du législateur ne permet pas au STIF de refuser la réduction tarifaire aux personnes bénéficiant de l'AME.

Ne pouvant décemment pas contester les termes très clairs de l'article L.1113-1 du code des transports, le défendeur tente de faire croire que l'intention du législateur était bien de réserver la réduction tarifaire aux seuls bénéficiaires de la CMU-C, d'où la référence au plafond de ressources qui s'applique à ce dernier dispositif, ce qui reviendrait à devoir exclure les bénéficiaires de l'AME (les deux dispositifs en effet s'excluent expressément, d'une part parce que le second est subsidiaire au premier, d'autre part parce que le premier exige la régularité du séjour quand le second, au contraire, exige l'irrégularité du séjour – L.251-1 CASF).

Remarquons au préalable que si le législateur avait voulu que la réduction tarifaire soit conditionnée au bénéfice de la CMU-C, il lui aurait été très aisé de l'exprimer ainsi. Le Défendeur, pourtant, dans sa tentative de faire croire que le législateur a été incapable de rédiger clairement ce qu'il souhaitait, allègue que :

« il ressort des débats parlementaires entourant l'adoption de la loi SRU que c'était bien l'intention du législateur de retenir le critère du bénéfice de l'aide sociale (la CMU-C) octroyée en fonction du plafond de ressources, et non le critère du plafond de ressources lui-même » ou encore « lors des débats parlementaires, l'obligation de réduction tarifaire est évoquée comme bénéficiant exclusivement aux personnes éligibles de la CMU-C »

Le défendeur est pourtant incapable de citer un seul passage de ces débats parlementaires exprimant l'idée de réserver le dispositif aux bénéficiaires de la CMU-C uniquement. Et pour cause ! Tous les débats ayant conduit à la disposition (article 23 de la loi SRU) ont uniquement exprimé la volonté de fixer un critère de ressources, et jamais aucun élément de débat n'a visé le critère même du bénéfice de la CMU-C.

Ne pouvant citer aucun élément permettant d'attester de ces débats, le défendeur sème la confusion dans son mémoire en précisant : « il résulte tout d'abord des rapports de la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale que l'obligation de réduction tarifaire sur les titres de transport en faveur des personnes dont les ressources sont inférieures ou égales au plafond fixé en application du code de la sécurité sociale vise seulement les personnes éligibles à la CMU-C », et de citer le « rapport n°2481 fait au nom de la commission de la production et des échanges, 20 juin 2000 », puis de parler de « l'intention explicite du législateur ».

Or, rien n'est plus faux. Pour le prouver, il convient de produire tous les débats ayant conduit à la disposition actuelle figurant au code des transports.

Le 1^{er} amendement adopté sur la question a été discuté en 1^{ère} lecture à l'assemblée nationale le 16 mars 2000. L'assemblée va l'adopter, ce qui deviendra alors l'article 50 bis (nouveau) du projet de loi adopté en 1^{ère} lecture (<http://www.assemblee-nationale.fr/11/ta/ta0472.asp>). Il énonce :

« En Île-de-France et dans l'aire de compétence des syndicats mixtes de transport ayant institué un versement destiné au financement des transports en commun, une réduction tarifaire d'au moins 75% est accordée aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 380 du code de la sécurité sociale. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur ».

On notera que dans cette première version, qui sera supprimée ultérieurement par le Sénat, il s'agissait pour l'octroi d'une réduction tarifaire déjà de fixer un critère de ressources, et uniquement un critère de ressources. Et les débats lors de la séance du 16 mars 2000 confirment qu'il s'agissait du seul critère voulu (<http://www.assemblee-nationale.fr/11/cri/html/20000156.asp>). L'extrait intégral du débat le confirme, aucune référence à un critère du bénéficiaire de la CMU-C n'y est évoqué (**p. 148 du fichier joint, signalé par le 4^{ème} signé, pièce n° 21**) :

"Je suis saisi de trois amendements, n^{os} 1005, 1259 et 1315, qui, malgré leur place, peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 1005, présenté par M. Dray, M. Galut et Mme Picard, est ainsi rédigé :

« Après l'article 59, insérer l'article suivant : Section 5 Mettre en oeuvre le droit au transport

« Art. 59 bis . - Les services de transport bénéficiant du concours financier soit d'un syndicat mixte de transports ayant institué le versement prévu à l'article L. 2333-68-1 du code général des collectivités territoriales, soit du syndicat des transports d'Ile de-France, accordent une réduction tarifaire d'au moins 75 % aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 380-2 de la loi n^o 99-641 du 27 juillet 1999, relative à la couverture maladie universelle.

Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager. »

L'amendement n^o 1259, présenté par M. Marchand, M. Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet, Hascoët et Mamère, est ainsi rédigé :

« Après l'article 50, insérer les dispositions suivantes : Section 5 Mettre en oeuvre le droit au transport

« Art. 50 bis . - En Ile-de-France et dans l'aire de compétence des syndicats mixtes de transports ayant institué un versement destiné au financement des transports en commun, une réduction tarifaire d'au moins 75 % est accordée aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 380 de la loi n^o 99-641 du 27 juillet 1999, relative à la couverture maladie universelle. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager. »

Sur cet amendement, M. Rimbart, rapporteur, a présenté un sous-amendement, n^o 1535, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dernier alinéa de l'amendement n^o 1259, substituer aux mots : "de la loi n^o 99-641 du 27 juillet 1999, relative à la couverture maladie universelle », les mots : "du code de la sécurité sociale". »

L'amendement n^o 1315, présenté par MM. Filleul, Saugues et Bockel, est ainsi rédigé :

« Après l'article 59, insérer l'article suivant :

« En Ile-de-France et dans l'aire de compétence des syndicats mixtes de transports ayant institué un versement destiné au financement des transports en commun, une réduction tarifaire d'au moins 75 % est accordée aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 380 de la loi n^o 99-641 du 27 juillet 1999, relative à la couverture maladie universelle.

Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager. »

L'amendement n^o 1005 n'est pas défendu, non plus que l'amendement n^o 1259.

Quant au sous-amendement n^o 1535...

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

Il n'a plus d'objet, monsieur le président.

M. le président.

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour soutenir l'amendement n^o 1315.

M. Jean-Jacques Filleul.

Avec cet amendement, nous comptons donner un sens au droit au transport et compléter ainsi le dispositif de la couverture maladie universelle.

M. le président.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

La commission a rejeté cet amendement eu égard à l'amendement n^o 1259. Mais ce dernier n'a pas été soutenu.

Dans ces conditions, l'avis de la commission ne peut qu'être favorable...

M. le président.

Mes chers collègues, nous avons trois amendements qui pouvaient faire l'objet d'une discussion commune : l'amendement n^o 1005 de M. Dray, qui n'est pas défendu ; l'amendement n^o 1259 de M. Marchand, qui n'est pas non plus défendu, mais que la commission peut reprendre, d'autant plus qu'elle a déposé un sous amendement à cet amendement ; et, enfin, l'amendement n^o 1315 de M. Filleul.

Monsieur le rapporteur, reprenez-vous l'amendement de M. Marchand ?

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

Oui, monsieur le président. Je rapporte au nom de la commission et il est donc normal que je le reprenne.

M. le président.

Voilà qui va simplifier notre discussion ! Monsieur Filleul, j'imagine que vous avez en partie satisfaction et que vous retirez l'amendement 1315 ?

M. Jean-Jacques Filleul.

En effet, monsieur le président.

M. le président.

L'amendement n° 1315 est retiré.

Ne restent plus en discussion que l'amendement n° 1259 et le sous-amendement n° 1535.

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

L'amendement affirme très fortement le droit au transport. Il prévoit une réduction tarifaire d'au moins 75 % pour les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de la loi du 27 juillet 1999.

Quant au sous-amendement, il tend à remplacer la référence à la loi de 1999 par une référence au code de la sécurité sociale.

J'ajoute que la réduction s'appliquera quel que soit le lieu de résidence de l'usager.

M. le président.

Voilà une explication claire, monsieur le rapporteur ! Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et le sous-amendement ? M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Le dispositif proposé suppose des dépenses, et qui dit dépenses dit ressources.

Pour les autorités de transport de province, la modulation des tarifs nécessaires pour assurer les financements complémentaires sera, conformément aux engagements de l'Etat, rendue possible par la suppression de l'encadrement tarifaire et le décret sera publié au mois de mai prochain dès que nous aurons l'avis du Conseil de la concurrence.

La politique tarifaire reste fondamentalement de la responsabilité des autorités organisatrices. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement demande à l'Assemblée de rejeter le sous-amendement et l'amendement.

M. le président.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 1535.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président.

Je mets aux voix l'amendement n° 1259, modifié par le sous-amendement n° 1535.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président.

Nous en avons terminé avec la partie du projet loi relative aux transports.

Le Sénat supprimera la disposition en 1^{ère} lecture sans le discuter.

L'Assemblée nationale va réintroduire une réduction tarifaire en nouvelle lecture par le biais d'un nouvel amendement mais avec une nouvelle formulation, en réduisant au passage la réduction minimale de 75 à 50 %. Cette nouvelle formulation sera celle de la version finale (article 123 loi SRU, codifié à l'article L.1113-1 du code des transports).

Cet amendement sera discuté et adopté lors de la 3^e séance du 29 juin 2000 (<http://www.assemblee-nationale.fr/11/cr/html/20000244.asp#06246>), (p. 186 du fichier joint, signalé par le 5^{ème} signé, pièce n° 22)

Les débats, là encore, vont uniquement se référer au critère de ressources et non au critère de bénéfice de la CMU-C.

M. le président.

Le Sénat a supprimé l'article 50 bis

Je suis saisi de trois amendements, n°s 523, 394 rectifié et 298 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 523, présenté par MM. Biessy, Billard, Vaxès, Meï, Mme Jambu et les membres du groupe communiste appartenant à la commission de la production, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 50 bis dans la rédaction suivante :

« I. Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, une réduction tarifaire modulable d'au moins 75 % est accordée aux personnes dont les ressources ne dépassent pas le plafond fixé en application de l'article L. 380-2 du code de la sécurité sociale.

Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager.

« II. Après l'article L. 2333-67 du code des collectivités territoriales, est inséré l'article L. 233367-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-67-1 En outre, le taux de versement peut être majoré par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public à due concurrence des charges induites par l'application de l'article de la loi n° relative à la solidarité et au renouvellement urbains. »

L'amendement n° 394 rectifié, présenté par M. Filleul, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 50 bis dans la rédaction suivante :

« Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale bénéficient de titre permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur. »
L'amendement n° 298 rectifié, présenté par M. Rimbart, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 50 bis dans la rédaction suivante :

« Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, une réduction tarifaire modulable d'au moins 50 % est accordée aux personnes dont les ressources ne dépassent pas le plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint, pour soutenir l'amendement n° 523.

Mme Muguette Jacquaint.

Nous venons d'adopter un amendement rétablissant une section concernant le droit au transport.

En première lecture, l'amendement que nous avons déposé avait été adopté. Il visait à accorder aux personnes qui bénéficient de la CMU une réduction tarifaire d'au moins 75 %. Nous souhaitons que cette disposition soit réintroduite.

L'amendement du rapporteur prévoit une réduction d'au moins 50 %. Nous ne serons pas plus royalistes que le roi. (Sourires.)

Je ferai cependant observer que notre amendement prévoit en outre la manière de financer le dispositif.

Bref, on l'aura compris, nous souhaitons évidemment que notre amendement soit adopté.

M. le président.

La parole est à M. Jean-Jacques Filleul, pour défendre son amendement n° 394 rectifié.

M. Jean-Jacques Filleul.

Mon amendement diffère très légèrement de celui qui a été adopté en commission. Il prévoit, en référence à l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale un plus grand nombre de bénéficiaires et élargit le dispositif de réduction tarifaire en prévoyant

« toute autre forme d'une aide équivalente ».

Cette formulation, de portée plus étendue, est évidemment plus intéressante pour les autorités organisatrices de transport urbain qui choisiront d'aller dans ce sens.

M. le président.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 298 rectifié.

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

Monsieur le président, je me félicite que M. Filleul ait rectifié son amendement initial en reprenant la dernière phrase de l'amendement de la commission : « Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur. »

Je sais bien que certaines autorités organisatrices de transport estiment que cette précision peut induire un coût supplémentaire. Mais il s'agit de favoriser le transport des plus défavorisés, et leur mobilité ne doit pas être limitée à un périmètre de transports urbains : elle doit être possible dans toute la France.

La rectification de l'amendement de M. Filleul me satisfait donc pleinement.

Mon amendement a le même objet que celui de M. Filleul, mais il prévoit la possibilité de moduler la réduction : on pourrait par exemple aller au-delà de 50 % durant les heures creuses ou certains jours de la semaine.

J'admets fort bien que les autorités organisatrices de transport préfèrent une politique fondée sur des titres spécifiques. Après tout, ce sont elles qui payent, et il s'agit là aussi d'une forme de modulation. Je retire donc mon amendement, espérant que la notion de réduction tarifaire modulable, qui pourrait aller au-delà de 50 %, sera adoptée par les autorités organisatrices de transport, et je me prononce en faveur de celui de M. Filleul, qui constitue une bonne synthèse entre ma proposition et celle de M. Biessy et de ses collègues du groupe communiste.

M. le président.

L'amendement n° 298 rectifié est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 523 et 394 rectifié ? M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Ces amendements vont dans le même sens : ils visent à mettre en oeuvre le droit au transport pour les plus défavorisés. Le Gouvernement préfère toutefois, comme la commission, l'amendement n° 394 rectifié. Il souhaite donc que l'amendement n° 523 soit retiré.

M. le président.

L'amendement n° 523 est-il maintenu ?

Mme Janine Jambu.

Non, monsieur le président.

M. le président.

L'amendement n° 523 est donc également retiré.

La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard.

Le groupe RPR ne votera pas l'amendement n° 394 rectifié. Non que nous ne soyons pas favorables au droit au transport ou que nous ne souhaitons pas que des mesures spécifiques soient mises en oeuvre pour les bénéficiaires de la CMU, par exemple.

Mais beaucoup de choses ont déjà été faites par un certain nombre d'autorités organisatrices en direction des publics défavorisés, et sans que la loi les y oblige.

Je m'interroge sur l'obligation légale que l'on veut créer. Son application posera énormément de problèmes.

De plus, comme il est difficile d'évaluer l'importance du public concerné, nous ne pouvons avoir la plus petite idée du coût de l'opération pour chacune des autorités organisatrices. Nous n'avons pas non plus la plus petite idée de la manière dont les choses pourront être financées.

Instituer une telle mesure...

M. Jean-Jacques Filleul.

Une mesure de solidarité !

M. Michel Bouvard.

... sans avoir préalablement réfléchi à toutes ces questions ne nous semble pas souhaitable.

Je suis persuadé qu'en la matière beaucoup de choses peuvent être faites par la voie contractuelle, au besoin avec une incitation de l'Etat. Mais en tout état de cause, le dispositif ne pourra être financé par les autorités organisatrices de transport sans qu'aucun système de compensation ne soit prévu, car cela reviendrait à pénaliser certaines de ces autorités dans les régions où les publics en difficulté sont les plus nombreux, d'où une augmentation du coût pour l'ensemble des autres usagers.

Un problème d'équilibre se pose, monsieur Filleul.

Mais se pose aussi un problème de solidarité car c'est où il y a le plus de gens en difficulté que la mesure coûtera le plus cher !

M. Jean-Jacques Filleul.

L'argument est trop facile !

M. Michel Bouvard.

Ce sera dans ces régions où il y a le moins de publics « favorisés » que l'on sera obligé soit de diminuer le service, soit d'augmenter les tarifs.

Voilà donc une affaire importante. Elle aurait mérité pour le moins une approche plus prudente et des mesures de compensation au niveau de l'Etat auraient dû être prévues, compte tenu des capacités des différentes autorités organisatrices.

Nous ne pouvons voter, en l'état actuel des choses, l'amendement de M. Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul.

C'est bien dommage !

M. Daniel Marcovitch.

Il va avec l'article 25 !

M. le président.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

L'étude d'impact est toute faite,...

M. Michel Bouvard.

Certes !

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

... et il ne s'agit pas uniquement d'un problème financier.

M. Michel Bouvard.

Certes !

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

Nous savons que les autorités organisatrices de transport ont très souvent une pratique sociale.

M. Michel Bouvard.

Tout à fait !

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

Nous ne pouvons donc pas leur faire à cet égard de procès...

M. Michel Bouvard.

D'autant plus que cela fonctionne bien !

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

C'est à voir ! Soyons clairs ! Les personnes visées par l'amendement n'ont souvent pas les moyens, et elles ne paient donc pas.

Elles courent donc tous les risques pour se déplacer, avec toutes les conséquences qui font que la société les montre du doigt.

Il s'agit non pas d'assurer une gratuité qui les ferait tomber dans une « trappe à pauvreté », mais de fixer, par la loi, un minimum - on peut aller au-delà - et de demander aux autorités organisatrices de transport d'assurer le droit au déplacement de ces personnes par un titre spécifique, et donc par là - même de respecter leur dignité.

M. Michel Bouvard.

Je suis d'accord !

M. Patrick Rimbart, rapporteur.

Cet élément est plus fort que tous les autres.

L'évocation de l'aspect marginal des problèmes financiers n'est pas à la hauteur d'une réflexion plus profonde.

Lorsque j'ai déposé mon amendement, ma réflexion était toute faite, et je suis sûr que, sur le fond, vous la partagez.

M. le président.

Je mets aux voix l'amendement n° 394 rectifié.

(L'amendement est adopté)

M. le président.

En conséquence, l'article 50 bis est rétabli et se trouve ainsi rédigé.

La disposition sera de nouveau supprimée sans discussion dans le projet de loi adopté par le Sénat en nouvelle lecture (<http://www.senat.fr/leg/tas00-007.html>)

Après échec de la Commission mixte paritaire, la disposition va être réintroduite sans modification à l'Assemblée nationale. Suite au rapport fait par M. Patrick Rimbart au nom de la commission de la production et des échanges en vue de la lecture définitive du projet de loi relatif à la solidarité et au relativement urbains (rapport n°2700 , <http://www.assemblee-nationale.fr/11/rapports/r2700.asp>). L'Assemblée va décider d'adopter son projet de loi déjà adopté en nouvelle lecture, en ne le modifiant que par quelques amendements adoptés par le Sénat, et donc sans rediscuter les autres articles, dont l'article relatif à la réduction tarifaire dans les transports.

La disposition sera donc adoptée en lecture définitive le 21 novembre 2000 et la loi sera promulguée le 13 décembre 2000, dans sa version adoptée le 29 juin 2000.

Des débats il ressort donc que seule la condition de ressources était dans l'intention du législateur, et aucun de ces débats n'évoque réellement un critère du bénéfice de la seule CMU-C.

L'argument selon lequel l'intention du législateur aurait voulu réserver la réduction tarifaire aux seuls bénéficiaires de la CMU-C mais aurait été incapable de l'énoncer ainsi ne pourra qu'être écarté.

Dans ces conditions, les organisations requérantes sont donc fondées à persister dans sa demande.

Paris, le 4 janvier 2016