

V - LA R.A.T.P. ET LES TRANSPORTS URBAINS : LIEU D'UNE NOUVELLE ECONOMIE POLITIQUE ?

V.1 - INTRODUCTION

La R.A.T.P. malgré un environnement institutionnel et financier dont on a souligné le caractère dans les précédents chapitres, n'est pas, semble-t-il, une entreprise menacée par une privatisation directe.

Si son rythme de croissance (valeur ajoutée, salaires, effectifs... et surtout chiffre d'affaires) contribue de par sa faiblesse relative à accentuer la privatisation de l'économie de la région parisienne, nous pensons avec P. DUBOIS (In "mort de l'Etat Patron") que pas un entrepreneur ne voudrait s'approprier une entreprise "dont les recettes directes ne couvrent pas 50 % des dépenses, qui investit une somme équivalente au produit de ses ventes, qui a un marché stagnant, peu favorisé au demeurant par les pouvoirs publics" (op. cit. p 81).

Cependant et cela fait réfléchir, Frédéric FRANCOIS-MARSAL, auteur du "dépérissement des Entreprises publiques" (CALMANN-LEVY, Paris 1973), auteur d'inspiration libérale, nous a déclaré au cours d'un débat, que s'il ne voyait guère d'utilité à privatiser la R.A.T.P. du point de vue de son appropriation, il souhaitait que celle-ci privatisât son comportement de gestionnaire et par conséquent vende ses services au prix de revient (module d'équilibre ?) quitte à opérer des transferts de revenus par la fiscalité (relèvement du plafond d'imposition par part). Cela implique que la R.A.T.P. peut être traitée dans son esprit suivant le même schéma que des entreprises comme Air-France ou Air-Inter, ou bien encore la S.N.I.A.S ou RENAULT. En pratique cela signifie que la R.A.T.P. voit sa gestion soumise à 7 objectifs :

- a) Autonomie de gestion - Responsabilité des dirigeants devant l'Etat.
- b) Recours à des techniques de gestion plus efficace dans le cadre d'une économie de Marché.
- c) Développement de la D.P.O. (Direction Participative par Objectif).
- d) Réhabilitation du profit comme critère d'une gestion commerciale efficace.
- e) Libéralisation de sa politique financière.
- f) Développement des contrats de programme (dépérissement du contrôle à priori, et a posteriori au profit du contrôle de gestion).
- g) Coordination des entreprises publiques dans des holdings (cessions croisées S.N.C.F.-R.A.T.P. ? Holding transport ?)
- h) Abandon du rôle conjoncturel des entreprises publiques (ce qui pour la R.A.T.P. signifie "échelle mobile des tarifs").

En réalité, le point de vue de F. FRANCOIS-MARSAL nous semble moins avancé qu'il n'en a l'air parmi les tenants de l'économie libérale, exempt de concessions (c'est-à-dire d'analyse) envers les réalités sociales.

F. FRANCOIS-MARSAL raisonne en économiste libéral pur : il ignore volontairement le contexte de ce qu'il analyse pour développer un schéma économique classique. Mais son propos qui est à la fois celui d'un économiste libéral et d'un fondé de pouvoir d'un groupe bancaire privé (SUEZ) n'en a pas moins le mérite de nous rappeler quel est l'objectif "absolu" du capital.

Dans un tel contexte, les systèmes de réductions tarifaires, le versement transport et autres transferts économiques apparaissent comme ce qu'ils sont : des concessions sociales comme le furent les H.L.M. pour le logement. Mais il s'agit là d'une politique, d'une économie politique qui nous semble rétrograde, y compris du point de vue du développement du capital industriel et bancaire, parce que ignorante de ce que représente dans l'histoire le fait R.A.T.P. Le monde du "péage au coût marginal d'usage des infrastructures sociales ou collectives" nous semble relever bien plus des pratiques théoriciennes des économistes libéraux que des préoccupations des pouvoirs publics gardiens d'une "autre cohésion" que celle de la THEORIE libérale (ne serait-ce que parce que F. FRANCOIS-MARSAL néglige les références explicites de ces mêmes pouvoirs publics à une économie "du bien être" comptable des coûts marginaux sociaux). En réalité le contexte économique mondial et national comme le contexte social, ont conduit, pour des raisons qui tiennent aussi bien à l'action des organisations syndicales qu'aux critères économiques de répartition des dépenses nationales, d'équilibre des échanges extérieurs ou de coordination des modes de transport, à l'émergence d'une politique de l'Etat plus favorable au transport collectif et plus favorable à une recherche autour du thème de la complémentarité des modes. Cette politique, contradictoire de "l'idéal libéral" confirme sans aucun doute la nécessité de sacrifier quelque peu de l'économie marchande au profit d'une diminution de coût global des conditions générales de la production dans une période de crise.

Cependant, cette redéfinition du rôle de l'Etat dans le secteur des transports, ne correspond pas non plus à son modèle et n'a pas empêché le Ministère des Transports, dans une réponse à un questionnaire parlementaire, en 1974, de répéter son credo envers la concurrence entre modes, (du moins pour les transports de marchandises ou de voyageurs à longue ou moyenne distance).

---> En réalité l'Etat maintient son discours différencié sur les transports (Secteur concurrentiel - Service Public) reconnaissant le caractère explicite de "conditions générales de la production" au seul transport urbain de personnes (acceptant même de reconnaître ici qu'il convient d'en imposer la charge en partie aux employeurs) et au transport omnibus-rural (de manière plus modérée et bien plus récente : 1974). Ce discours est d'ailleurs bien plus nettement différencié si l'on examine, en plus des transports terrestres, le domaine aérien et maritime. Le Secrétariat d'Etat aux Transports (qui a remplacé le Ministère) ayant globalement bien plus une politique modale (c'est-à-dire de branche industrielle) qu'une politique des déplacements d'hommes et de biens.

---> Peut-on parler alors d'une nouvelle économie politique à l'égard de ce qui participe aux conditions générales de production. Sans aucun doute : NON. Peut-être aura-t-on plus de scrupules à user des entreprises publiques dans la conjoncture (la hausse des tarifs S.N.C.F. et R.A.T.P. en 1975 témoigne de plus de "courage" de ce point de vue qu'avant). Peut-être recherchera-t-on un contenu nouveau aux contrats de programmes (égalisation des conditions de concurrence entre modes, compte tenu de coûts externes du type coût marginal de congestion, etc...) ; mais nous croyons que le régime capitaliste français, dans ses structures, ne supporterait pas qu'au plan général des transports règne la règle de la planification au moindre coût social plutôt que celle de la concurrence (ce qui n'est en définitive qu'une contradiction entre l'intérêt général, industriel et bancaire et l'intérêt particulier du secteur des transports et des secteurs amonts).

Ce qui est dit ici globalement, est-il cependant valable dans le détail et principalement en matière de transports urbains de personnes en région parisienne?⁽¹⁾

(1) Le cas du transport de marchandises est différent même en milieu urbain. La tentative de GARONOR de conquérir le quasi monopole du transport urbain de marchandises a échoué non sans avoir attiré l'attention des pouvoirs publics. La question se reposera sans doute un jour, mais le problème est de savoir :

a) si les transporteurs accepteront de rencontrer un monopole en aval de leur activité, ou si ce monopole sera facilement brisable.

b) si la constitution d'un quasi monopole est possible sans mixité de l'économie des entreprises constituant le monopole (Participation de l'Etat).

V.2. - LE CAS DES TRANSPORTS URBAINS DE PERSONNES EN REGION PARISIENNE

Pour éclairer cette question, il nous semble nécessaire de faire un détour introductif pour resituer le transport urbain dans son contexte. Ce contexte peut être celui de l'agglomération nouvelle, niveau d'organisation économique distinct par bien des aspects du niveau d'organisation qu'on appelle la ville traditionnelle. Mais ce contexte est aussi celui d'une région urbaine assez spécifique, à savoir PARIS.

V.21 - L'AGGLOMERATION NOUVELLE

En effet, les grandes agglomérations modernes n'ont plus rien à voir avec une "ville" au sens où on l'entend d'habitude. Il est clair, par exemple, que le "centre ville" a tendance à se vider de son contenu. Le centre ville n'est plus la concentration des éléments fondamentaux de la vie économique et sociale. Au contraire se développent des centres multiples, organisés comme autant de concentrations spécifiées suivant le marché auquel elles correspondent. En ce sens, la région parisienne, en tentant de se désenclaver (suivant les objectifs de la DATAR) s'est en sorte reproduite de manière élargie en se divisant et en se concentrant à la fois. En se divisant, c'est-à-dire s'écartant du "centre ville historique", et en se concentrant, c'est-à-dire en créant des conditions économiques d'une dimension supérieure localement et financièrement intégrée.

C'est essentiellement le développement des centres commerciaux régionaux (Parly II, Vélizy II, Belle Epine, Rosny II, etc...) mais aussi celui des zones d'aménagement concerté, des villes nouvelles, des zones tertiaires (type La Défense).

La logique de ce développement est celle du passage de la multi-production extensive à la production intensive de produits "uniques". Du moins en est-ce la transposition pratique au niveau urbain.

Ainsi, si l'on regarde de près la mutation fondamentale des principales agglomérations, on constate qu'à l'organisation de la vie autour du quartier (avec ses immeubles regroupant les ateliers, les

boutiques et l'habitat), ou de l'usine (organisation sociale du type de CLERMONT, des zones textiles,... monoproductrices très concentrées en général), on passe à l'organisation de la VIE autour de plusieurs centres, de plusieurs pôles. L'habitat, les surfaces commerciales, les usines ou les bureaux, sont concentrés en des points spécialisés excluant pratiquement toute proximité entre eux. C'est ainsi que l'agglomération ressemble de plus en plus à une succession de points entre lesquels ont lieu des échanges, mais dont la distance et l'importance sont croissants.

Ceci implique ce qu'on appelle l'accroissement des migrations journalières.

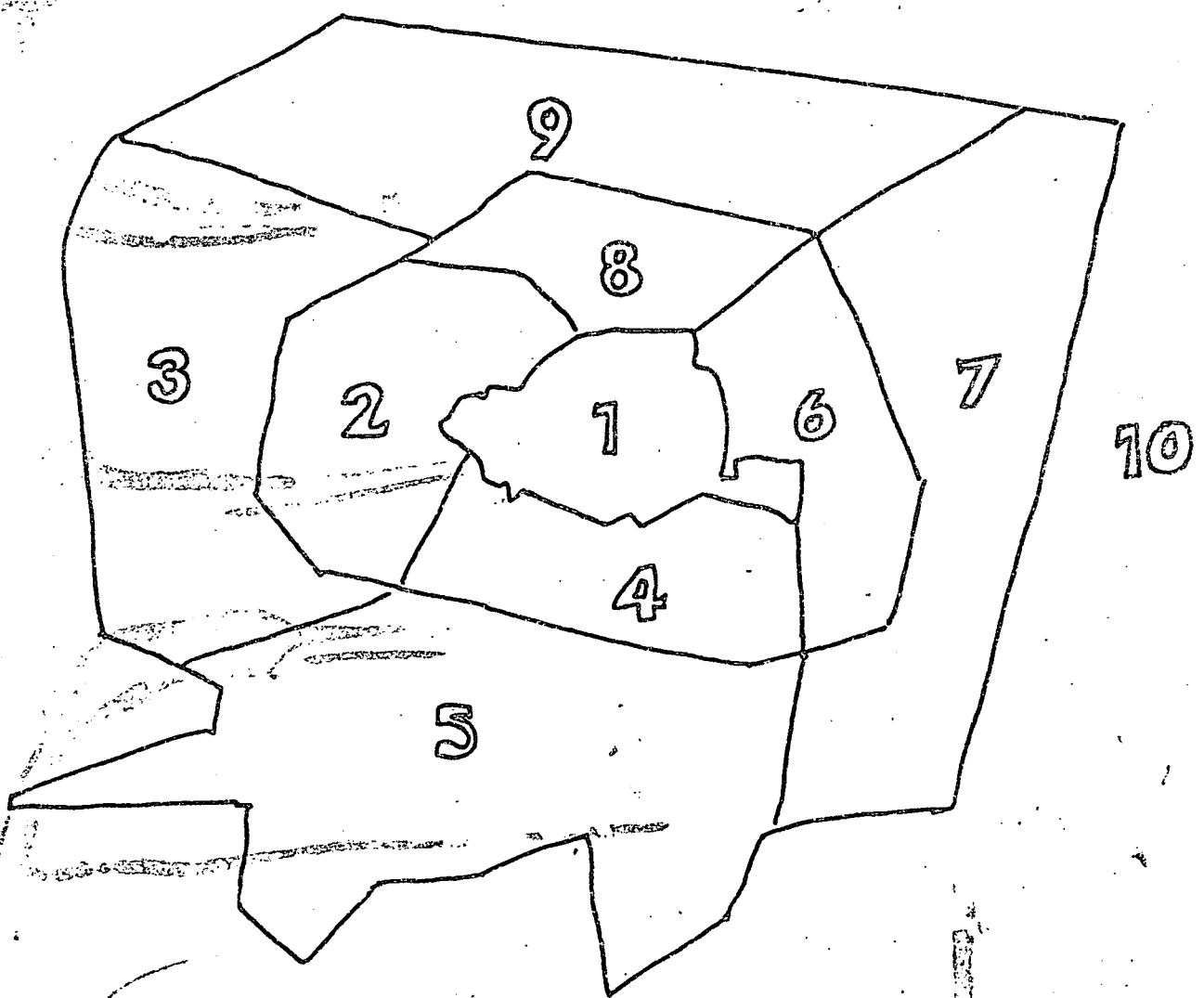
V.22 - LA REGION PARISIENNE

Ainsi, si l'on considère le découpage en zones réalisé par l'INSEE, ces migrations sont particulièrement intéressantes à étudier en région parisienne.

En 1968, on en compte 2.716.760 (source SRERP) dont la répartition est la suivante (migrants tous modes et toutes CSP).

	REPARTITION PAR ORIGINE	REPARTITION PAR DESTINATION
PARIS 1	33,9 %	58,0 %
OUEST INT. 2	10 %	10,2 %
OUEST EXT. 3	5,7 %	3 %
SUD INT. 4	9,9 %	6,8 %
SUD EXT. 5	9,5 %	5 %
EST INT. 6	8,9 %	5,4 %
EST EXT. 7	6,6 %	2,1 %
NORD INT. 8	6,1 %	5,9 %
NORD EXT. 9	5,8 %	1,5 %
RESTE 10	3,6 %	2,1 %

ZONES INSEE -



La lecture de ce tableau éclaire considérablement la situation des migrations en région parisienne.

Plus encore, les projections à 1985, les plus conformes quant à leurs déterminations au S.D.A.U. (hypothèse H₂² du S.R.E.R.P.) montrent encore plus clairement la façon dont s'organisent les migrations journalières en région parisienne.

Le tableau ci-dessous figure les mêmes ratios que pour 68 mais à l'horizon 85 avec, entre parenthèse, le taux de croissance 85/68 associé.

	ORIGINE		DESTINATION	
	85	85/68	85	85/68
1	27 %	(-5,4%)	48,3 %	(-1,5 %)
2	8,5 %	(0)	11,6 %	(+35 %)
3	6,9 %	(+45 %)	3,3 %	(+30 %)
4	9,3 %	(+11 %)	6,1 %	(+7 %)
5	12,5 %	(+55 %)	7,2 %	(+71 %)
6	8,1 %	(+9 %)	5,0 %	(+9 %)
7	7,2 %	(+28 %)	3,6 %	(+97 %)
8	5,5 %	(+6 %)	5,3 %	(+10 %)
9	7,0 %	(+45 %)	2,6 %	(+115%)
10	8,0 %	(+160 %)	6,9 %	(+277 %)

+ 18 % = 3.220.590 déplacements

(Notons au passage que les secteurs 9, 7 et 10 fournissent, en 1968, 16 % des migrants et n'en reçoivent que 5,74, en 1985, ces chiffres deviennent 22,2 % et 13,1 %, ce qui confirme l'idée de la permanence du type de bassin de main d'oeuvre en région parisienne et de son extension au delà de la grande couronne).

Le moins qu'on puisse dire c'est que ces chiffres démontent l'importance de la restructuration de l'organisation spatiale en région parisienne prévue d'ici à 1985 et le rôle spécifique de jouera dans ce cadre la production d'infrastructures de transport. On reviendra plus tard sur ces rapports spécifiques entre structuration de l'espace -->, transports --> et structuration du capital --> soulignons pour l'instant (et uniquement) l'importance des migrations journalières et de leur structure.

Leur rôle, en effet, est identique en dernier ressort à une concentration des instruments de production dont le capital n'aurait pas la charge.

Ceci est d'autant plus clair, que tout à fait officiellement, le "nouvel enjeu des transports urbains à l'horizon 90 se situe au niveau des zones périphériques" (rapport Prospective-Transports 75-90, Commissariat au Plan, Paris 1974). Mais cette situation particulière fait ressortir également une contradiction assez importante entre la pression des entreprises concernées par le marché de l'automobile et la prise en compte du caractère socialisé du transport et celà malgré (ou à cause de) l'importance du capital dévalorisé public qui est investi dans le transport collectif en région parisienne. Cette contradiction régentée par la domination du secteur automobile et pétrolier change de nature du jour où le maintien pur et simple de la valeur d'usage de l'automobile comme moyen des migrations urbaines devient totalement illusoire. En d'autres termes, l'agglomération appropriée de la main d'oeuvre dont les conditions générales pourraient être satisfaites par la production des marchandises-automobiles devient problématique sans socialisation croissante des déplacements. De la sorte, la décroissance de l'activité du transport socialisé depuis 1945-1950 laisse la place à une croissance.

Encore une fois, passé un certain seuil, division spatiale et sociale impliquent une concentration.

Il s'agit, en fait, d'une concentration obtenue par l'intermédiaire d'une division spatiale accrue et rendue opérante par l'accroissement des capacités de transport entre les diverses "places" de la région urbaine. Avec cette évolution, l'itinéraire des citoyens a changé de nature et d'importance, en même temps qu'il occupe une fraction plus large du temps de NON-TRAVAIL. Certains considèrent que ce temps est socialement imposé, obligé. Mais ceci ne suffit pas à en définir la nature et la fonction ; comme ça ne permet pas d'expliquer la place ou la nature du mode de transport.

Le temps et sa fragmentation joue ici un rôle symétrique de celui que joue le capital et sa concentration.

Ceci n'est d'ailleurs pas nouveau. Tout le monde sait que la division du travail accroît les forces productives d'une société.

La division du temps de non travail en temps obligé et temps libre dissimule une prise en charge par le travailleur d'une partie intégrante du processus de valorisation du capital.

V.23 - TEMPS DE TRAVAIL ET DE TRANSPORT

Considérons les trois pôles essentiels aujourd'hui séparés : le lieu de travail, le lieu d'habitat, et le lieu de consommation. Ces trois pôles sont implantés suyant les lois économiques dominantes, c'est-à-dire implantés là où les prix fonciers, les coûts de production et d'exploitation sont les plus intéressants du point de vue du CAPITAL qui y est investi.

(Notons au passage que ces lois jouent de manière différente suivant la stratégie des firmes vis-à-vis de leur main d'oeuvre. Une firme comme CITROEN préférant opérer son ramassage elle-même pour gérer et réguler son bassin de main d'oeuvre pour son propre compte. Le coût de mobilisation du travail doit être ici considéré comme le prix payé par CITROEN pour s'assurer tout à la fois une régulation du procès de production en général et de la plus value en particulier et une organisation du travail conforme à ses objectifs de "contrôle social" de sa main d'oeuvre).

Pourtant dans l'ensemble les lois économiques, décrites ci-dessus, déterminent les migrations alternantes et donc le coefficient d'usage du temps de NON-TRAVAIL.

Parmi ces lois économiques, un phénomène est en général dominant, il s'agit de celui de la rentabilisation du sol urbain.

Logiquement les lieux où s'implantent les divers centres (habitat, usine, commerce) ont tendance à se différencier de plus en plus. Du centre ville de jadis peuvent partir les couches sociales les plus pauvres et être remplacées par des activités productives de type tertiaire très rentables du point de vue foncier, etc... La différenciation des lieux est aussi celle des fonctions sociales à l'intérieur de ces lieux, de sorte que l'organisation spatiale est de plus en plus l'image du fonctionnement réel de l'économie.

Aussi convient-il ici de replacer les transports urbains dans ce contexte.

- a) L'usine (ou le bureau) est un lieu de production. En tant que tel, il doit répondre aux critères de l'organisation du travail, mais surtout de l'efficacité du cycle du capital. La réalisation du capital implique deux éléments essentiels : créer les conditions d'une abondance de main d'oeuvre, tout en créant celles d'une distribution facile de produit.

Parallèlement, la concentration industrielle et financière se traduit par le zonage des activités, condition d'une optimisation de l'organisation des accès et des infrastructures.

De fait, c'est actuellement à l'Etat et aux collectivités locales que sera confiée la charge des infrastructures de desserte, de drainage de la main d'oeuvre et d'écoulement des produits. En définitive les transports urbains semblent être ici un des éléments de la réalisation du cycle du CAPITAL.

- b) La zone commerciale est à l'identique de l'usine ou du bureau un lieu de travail, mais aussi et surtout un lieu de distribution, de réalisation des produits, des marchandises. De la même manière sa concentration, son équipement constituent un facteur de rotation, de rentabilisation du CAPITAL, ses moyens d'accès en sont un paramètre essentiel. C'est l'usine à consommer.
- c) Quant à l'habitat, nul n'en ignore la fonction, c'est là que se reconstitue la force de travail, qu'elle se reproduit.

La concentration renvoie au problème foncier, tout comme y renvoie sa situation géographique.

Mais, c'est curieusement le lieu de reproduction de la force de travail qui est le moins bien desservi par les infrastructures de transport collectif.

C'est que de fait, le salariat n'occupe pas dans l'organisation urbaine une position centrale, mais est dominé, utilisé comme marchandise et outil de circulation du CAPITAL. L'intendance suit ici, plus qu'elle ne précède l'implantation. A contrario, elle précède l'implantation dans les deux autres cas. On le voit depuis le Second Empire, l'Etat produit pour les entreprises les conditions optimales d'implantation et organise les transports AVANT TOUT en leur faveur.

C'est ainsi que le temps de transport, et surtout celui qui sépare l'habitat de l'usine et du centre commercial est une sorte de sur-travail dont les conditions de réalisation sont supportées par l'Etat et les collectivités publiques. En fait, le transport, en ce qu'il est à la charge de la collectivité, et en ce qu'il permet d'accomplir la rotation du capital, et la conversion de la MARCHANDISE-TRAVAIL en salaire, constitue la part des frais de circulation du capital qui sont imposés aux travailleurs.

De la sorte, il apparaît que le capital prélève sur les frais de consommation de l'individu, et sur son temps, la fraction nécessaire à la circulation optimale du capital, tandis que le travailleur consacre de plus en plus de temps pour réaliser ⁽¹⁾ sa propre valeur d'usage (et d'échange). Le développement des transports collectifs urbains, ou d'infrastructures urbaines de transports individuels constitue donc la prise en charge par l'Etat et les collectivités d'une partie de l'augmentation des forces productives et des frais de circulation non productifs au sens du capital.

Ainsi, nous dirons pour simplifier que les infrastructures de transport participent aux forces productives, et que le temps de transport est un "travail" imposé aux travailleurs dont le coût de mise en oeuvre est supporté par un prélèvement sur les revenus (impôts locaux et d'Etat). Il est donc clair que plus l'agglomération est grande et plus elle est "polarisée" et fractionnée, plus

(1) Cette réalisation, si elle était prise en charge totalement par les entreprises modifierait sensiblement la localisation des unités de production. C'est cette analyse qui explique la création du versement Transport des employeurs.

le temps nécessaire à la rotation du capital est grand en valeur absolue mais faible du point de vue du capital qui n'en a pas la charge intégrale, ni au plan financier, ni au niveau du temps en lui-même. Il y a, en fait, un transfert de la charge de la circulation du capital "au profit" de l'Etat et des travailleurs.

Mais il doit être clair également que les deux pôles du temps de travail nécessaire ainsi défini (travail productif + transport) sont du point de vue du travailleur additionnés et rapportés au salaire, ce qui implique que sa sensibilité soit avant tout concentrée sur l'organisation du travail. Mais un seuil apparaît à partir duquel le capital ne peut plus se contenter de réduire le coût du transport pour le travailleur, mais devra développer de nouvelles infrastructures de transport, elles aussi concentrées, donc développer les forces productives pour diminuer le travail nécessaire.

C'est à ce moment que grâce au transport collectif se réorganise la division sociale du travail entièrement "médiatisée" par l'espace et se constitue une forme plus achevée du mode de production (forme plus marchande au sens de la circulation qui s'y développe).

V.24 - TRANSPORTS ET RENTE FONCIERE

Un deuxième point doit être analysé : il s'agit de la rente foncière.

Dans divers ouvrages ou articles, un certain nombre d'études de ce problème démontrent l'importance globale des équipements collectifs sur les prix du sol. Il est clair que plus une zone est équipée plus le niveau des prix du sol sera élevé. Les moyens de transport collectif, comme les infrastructures routières font partie de cet équipement valorisant globalement les prix fonciers. Bien qu'il soit difficile d'en mesurer l'importance il faut considérer cette valorisation comme telle, à savoir qu'elle constitue un point de conflit important entre le capital foncier⁽¹⁾ et le capital industriel. Un tel point de conflit tient à ce que la rente foncière incorporant des sur-profits liées au niveau d'équipement, est payée au prix fort par le capital industriel.

(1) Capital investi dans le foncier ou par extension dans l'immobilier ./.

Il est dès lors évident que les procédures de décentralisation quand elles sont concertées avec les pouvoirs publics, auront tendance à être favorables au capital industriel.

La construction d'un immeuble d'habitat ou de bureaux, considérée comme une production, permettra de valoriser d'autant plus un terrain et le travail qui y est incorporé (bâtiment), que celui-ci est bien desservi par les transports collectifs et les infrastructures autoroutières, toutes choses égales par ailleurs. Mais il est clair que l'intérêt fondamental de l'opération est avant tout d'anticiper sur les créations d'infrastructures pour capter le maximum de "plus-value" foncière.⁽¹⁾ Sur une longue période, où la spéculation ne joue pas, on constate que les "plus values" foncières réalisées dans l'ancien département de la Seine entre 1890 et 1960 pour les communes de banlieue sont de l'ordre de 400 % autour de la ligne de Sceaux, à Boulogne, desservi par la ligne 9, à Choisy-le-Roi, à Rosny, à Drancy et à Epinay desservis par la S.N.C.F. Sans qu'il soit possible de généraliser, il faut remarquer que ces fortes "plus values" vont de pair avec des dessertes de transport collectif. Il faut pourtant souligner que la réciproque est fausse.

Il s'agit donc d'un facteur et non d'une détermination. De sorte que notre analyse, sans privilégier le problème de la rente foncière ne peut pas le négliger pour autant. La création d'infrastructure de transport joue un rôle dans la détermination de la rente foncière, et est discriminant vis-à-vis des classes sociales (par le biais du loyer) dans les zones qui se développent. Mais ce phénomène peut être "contré" par la politique de construction des communes concernées. Une politique de densification, ou de réservation foncière, comme une politique de développement industriel peuvent réduire ces effets, de sorte que la contradiction "FONCIERE" peut être déplacée sur d'autres secteurs. Mais ces tendances doivent être analysées aussi vis-à-vis de l'avenir probable du tissu urbain comme autant d'obstacles, ce qui explique sans doute la volonté de certaines administrations de prendre sur l'emprise publique existante les superficies nécessaires à l'accroissement des capacités de transport et / ou d'en transférer la charge aux autres agents économiques. De toutes façons le problème foncier apparaît comme un obstacle permanent à l'optimisation des réseaux de transport.

(1) le terme de "plus value" est employé ici au sens comptable, en réalité il s'agit de la rente foncière urbaine.

Ce point mériterait à lui seul un long développement et doit être rapproché des objectifs "d'urbanisation polycentrique" et discontinu proclamés par le S.R.E.R.P. (Service Régional de l'Équipement de la Région Parisienne) et ses services d'étude.

Temps de travail et temps obligé, rente foncière et polycentralité ⁽¹⁾ sont donc des éléments clés de l'interprétation du phénomène urbain et de la problématique des Transports. Et, pour ne pas prendre que PARIS, remarquons qu'à LYON, par exemple, la problématique des Transports Urbains, le développement du centre directionnel de la Part-Dieu, les opérations de rénovation, et donc l'évolution des prix fonciers, sont autant d'éléments d'un même problème... d'une même stratégie de l'espace.

Le même phénomène de croissance urbaine et de désaffection des transports urbains, lié à l'augmentation des migrations journalières, forme la TRAME des causalités du projet de METRO à Lyon. L'ensemble du problème est explicitement traité, COMME TEL, dans le projet M.V.R. (Métro-voirie-rénovation) applicable au centre-ville (Hotel de Ville - Pont Morand), et n'est pas sans aucun rapport avec la question foncière.

Pour se persuader de la "compréhension" de la globalité du problème par les pouvoirs publics, on peut se référer au projet de Nouveau Créteil, intégrant le centre commercial, le métro et la préfecture, dans un ensemble d'habitation assez vaste. Mais ce qui intéresse le plus est très certainement que le centre de cette ville consacre prioritairement son espace aux zones commerciales et administratives, aux parkings et aux transports. La hausse des valeurs foncières dans ces zones témoigne de l'enjeu.

V.25 - L'AVENIR - OU CE QUI LE DETERMINE

Mais la conception même des projets incline à s'interroger sur l'organisation urbaine qui y prend appui : la polycentralité s'accompagne-t-elle d'une diminution des migrations longues ? Produit-

(1) La polycentralité, mais aussi les effets secondaires, comme la rénovation urbaine, etc.

elle une augmentation des migrations courtes ? On peut le croire en première analyse ! Un équilibre emplois-habitat pourrait favoriser la diminution des migrations domicile-travail, mais la structuration du tertiaire (commercial et administratif) peut encourager l'usage des véhicules individuels pour les loisirs, les achats, les formalités administratives (1). En réalité, si le second point n'est pas remis en cause par les faits, le premier l'est le plus souvent. La création d'infrastructures de transport semble au contraire devoir encourager ou accompagner les migrations (lignes PARIS-EVRY, PARIS-ST QUENTIN EN YVELINES pour la S.N.C.F., R.E.R. à MARNE-LA-VALLEE, Métro urbain à CRETEIL, desserte de CERGY par la S.N.C.F...)

Ce qui est dominant dans le phénomène est difficile à cerner.

L'organisation économique de l'espace nous semble devoir essentiellement répondre non au critère du moindre coût social de réalisation du capital, mais au critère du moindre coût à court terme pour les industriels et les promoteurs.

La rénovation urbaine à PARIS en offre un exemple très clair. PARIS "ville-ouvrière" laisse la place à PARIS "ville-bureau", "ville pour cadres", non sans accroître le nombre et la durée des migrations journalières à l'échelon de la région et dans l'absolu.

C'est dans ce contexte qu'il faut resituer le problème de la R.A.T.P., c'est-à-dire que c'est ici que résident au fond les limites d'un travail sur les Transports Urbains en Région Parisienne.

Par conséquent, parler d'avenir (c'est-à-dire de la "nouvelle économie politique" des transports urbains en Région Parisienne) est assez difficile. Nous avons cependant la conviction que le niveau des contradictions économiques est tel dans l'agglomération parisienne que ce que nous avons appelé la probabilité d'émergence d'une nouvelle économie politique des transports urbains est mesurable. La description de ces contradictions est d'ailleurs publique et reprise par la D.A.T.A.R (Industrie et Régions).

(1) C'est un autre niveau de contradiction mais qui affecte ici des branches industrielles et tertiaires.

Sous équipée en logements, en moyens de transports et de communications, en espaces verts, en centres de soins, en établissements scolaires, etc... la Région Parisienne a connu néanmoins une croissance continue de population, à tel enseigne que la D.A.T.A.R. ne peut concevoir de "solution purement LOCALE". Nous sommes donc en présence d'un phénomène de SUR-ACCUMULATION privée, sans pour autant que l'industrie ait consacré à la reproduction de la force de travail les capitaux suffisants, mais aussi sans qu'elle ne le puisse (un programme d'infrastructure de transports collectifs peut coûter en Francs 1975, tous intervenants confondus, autour d'un milliard et demi par an, soit environ le chiffre d'affaires de trois centres commerciaux régionaux tels PARLY 2, BELLE EPINE et VELIZY 2, il faut y ajouter les subventions d'exploitation liées de l'ordre de deux milliards minimum. Mais ce programme ne permettrait même pas d'atteindre les objectifs envisagés par la ville de Paris, en 1920-1930.)

Cette SUR-ACCUMULATION est à ce point contradictoire en elle-même que la Région Parisienne absorbe 60 % des activités automobiles, et délivre un tiers des permis de construire des bâtiments industriels.

Le catalogue de mesures présenté par la D.A.T.A.R. et le Gouvernement pour attaquer ce problème

- (- Procédure d'agrément pour l'implantation des constructions industrielles (1955, 1958, 1967, 1972)
- Perception d'une redevance sur les nouvelles constructions d'ateliers et de bureaux (1960, 1972)
- Institution du versement transport des employeurs (1971))

n'a pas porté de fruits considérables.

La Région Parisienne ne s'est pas particulièrement desserrée depuis la première mesure prise en 1950. Au contraire, les mécanismes fonciers ont joué et ont favorisé la densification du PARIS INTRA-MUROS et le long des axes routiers nouveaux (bureaux, centres commerciaux, zones d'habitat non aidé, etc...)

Sous prétexte de rééquilibrer la Région Parisienne se sont développés de multiples centres, à telle enseigne que les surfaces de

de vente de plus de 2.000 m² ont doublé de superficie totale entre 1970 et 1973.

De ce point de vue, nul doute que le capital productif a connu sur la dernière période une croissance supérieure au capital fixe investi dans les équipements collectifs. La lutte engagée contre la dispersion commerciale a conduit à la création de centres de plus de 12.000 m² en quantité non négligeable, qui (par leur caractère concentré) ont accentué encore les migrations de population ⁽¹⁾. Le même phénomène peut être relevé au plan industriel. En éloignant et en concentrant l'appareil industriel à la limite des zones de redevance, on a favorisé, comme à la Défense ou à Paris pour les bureaux, des super-concentrations d'emplois éloignées d'un habitat encore trop souvent vétuste. On peut au surplus souligner que ces implantations ont créé, pour une part, des conditions d'immigration massive, et contraint des villes nombreuses à concentrer encore les zones d'habitat.

Un centre commercial comme ROSNY 2, en créant 3.000 emplois, situé au coeur de 2 autoroutes, de 3 routes, de 7 lignes d'autobus et desservir une ligne S.N.C.F., peut apparaître comme un facteur de limitation des migrations journalières (bulletin de l'I.A.U.R.P. n° 11, février 1974, page 26). A notre sens, et à en croire le bureau d'étude chargé d'étudier le P.O.S. de ROSNY, il n'en est rien. Rentable pour l'entreprise BALKANY, cette opération condamne la rénovation du centre de ROSNY, pénalise sa desserte en transports, éloigne les centres de loisir et d'achat de la population et semble ne pas limiter l'intensité ni la longueur des migrations. De fait, la ville de ROSNY se trouve dans une situation difficile, contradictoire = comment limiter sa croissance et répondre aux besoins, comment répondre aux désirs des habitants ? Au surplus, rien ne prouve que la concentration ainsi réalisée élimine la congestion et permette de limiter le temps consacré aux achats.

Ces éléments sont encore trop succincts. Il faudrait envisager ici la question de l'urbanisme commercial et industriel sous le rapport des coûts de localisation (prix foncier, coût de construction, redevances diverses, versement transport, coût de la main d'oeuvre, impôts locaux, etc...). On s'étonnera alors moins souvent de l'acquisition faite par

(1) En 1970, on dénombrait 10 modules de plus de 10.000 m², en 1974, on en décomptait 25 ouverts ou en cours de réalisation.

les entreprises de tours entières aux abords du boulevard périphérique ou de la Défense.

Nous avons le sentiment que la situation présente, y compris la faiblesse des équipements combinée avec une effort réel au profit des villes nouvelles, favorise plus qu'elle ne décourage la croissance de la Région Parisienne. De fait, la réalisation du R.E.R., qui sera une réalité vers 1978, l'interconnexion des réseaux ferrés S.N.C.F.-R.A.T.P., qui pourrait d'ailleurs être retardée, combinées avec un urbanisme polycentrique dans une région hypertrophiée ayant sur-accumulé du CAPITAL, ne semblent pas résoudre mais multiplier le problème des transports, et pas seulement des transports domicile-travail ou domicile-travail-centre commercial et de loisir. De plus, cela semble multiplier à l'excès le problème des transports inter-régionaux de personnes et de marchandises.

On peut évoquer ainsi, mais ce serait prolonger quelque peu notre exposé, le problème croissant des "week-end", des départs en vacances, etc... Peut-on ignorer l'ampleur et la complexité d'un phénomène qui avant d'être celui des transports, ou plus exactement en même temps, est celui de la croissance de Paris.

V.3 - LA R.A.T.P. - UN ENJEU ?

Notre analyse conduit donc à nous interroger sur l'avenir de cette crise. Est-on sur le point de connaître un tournant durable concernant les transports parisiens, pouvant trouver pour points d'appui :

- La constitution d'une entreprise publique unique de transports collectifs urbains à fort taux d'accumulation,

- et la révision des mécanismes de son financement.

(ces deux points s'intégrant dans des perspectives de circulation "urbaine" s'étendant à l'échelon régional si ce n'est du bassin parisien).

En réalité, ce tournant pourrait correspondre à un constat enfin réalisé par les pouvoirs publics : globalement, tous modes confondus, l'offre de transports (infrastructures et moyens de se déplacer)

est inférieur à la demande. Augmenter l'offre (au moindre coût) paraît par conséquent nécessaire en tout état de cause. En conséquence, le développement du Transports collectif irait de soi.

De fait, les manifestations de Paris (1972) sur les transports collectifs et les émeutes de Waas à Los Angelès en 1966 (dont on relie l'émergence à l'absence de transport collectif) militent en faveur d'une attention aigüe des pouvoirs publics à l'égard de la problématique des déplacements urbains.

Mais ce tournant correspond à un constat qui justifie la croissance des déplacements et ne remet pas fondamentalement en cause la DEMANDE, c'est-à-dire l'aménagement de l'espace et du temps et la place du déplacement physique dans les communications. Le seul élément nouveau de ce constat serait par conséquent de privilégier dans l'analyse la productivité de l'espace et donc de proposer d'accroître l'offre de transports en commun et de lui en donner les moyens (une entreprise publique unique par exemple ?).

Cette question des moyens serait cependant centrale : le contenu du secteur public (son financement, son rôle...) étant sans aucun doute au centre du débat sur le tournant à prendre en matière de transports urbains.

Il est significatif de constater que la plupart des rapports ayant un minimum de réflexion prospective n'explicitent jamais les scénarios financiers associés aux partis prix modaux et techniques. Le Plan d'entreprise de la R.A.T.P. a d'ailleurs gêné les pouvoirs publics dans la seule mesure où celle-ci associait à ses plans opérationnels un plan fonctionnel financier.

On ne sait guère si la mise en place d'un système de "comptes globaux significatifs" souhaité par la "note prospective sur les transports urbains à l'horizon 90" (GODARD-NAESSANY, juillet 1974 - S.A.E.I. - I.R.T.) sera ou non le support de la réflexion économique nécessaire au tournant dont nous envisageons la réalisation. Cette note prospective qui va jusqu'à prôner la prise en compte "des plus values liées au système de transport" ouvre cependant une perspective intéressante. L'application

d'un tel système de comptabilisation économique est-il compatible avec le fonctionnement et la rationalité dominant du système économique, irait-il jusqu'à impliquer un nouveau système de financement et dans la mesure où ce système aurait recours aux contributions croissantes des entreprises, celui-ci n'impliquerait-il pas une privatisation de l'entreprise de transport (si payer est nécessaire autant contrôler directement l'outil de production ainsi financé, pourraient dire les entreprises).

En réalité, ce débat nous semble conduire à une question fondamentale.

La croissance du niveau requis de l'offre de transport en tant que condition générale de la production, la croissance de l'accumulation ainsi nécessaire, l'inadaptation des systèmes financiers existants de prise en charge de l'exploitation et du développement du transport ne vont-ils pas impliquer une nouvelle augmentation de la socialisation du transport réalisée dans un contexte nouveau = celui de la semi privatisation du système de transport (par le financement et le pouvoir), semi privatisation qu'on justifiera en reprenant comme argument le discours même qui dénonce les bénéfices nets que tirent les entreprises des services publics et du secteur publics en général.

La création d'une entreprise unique de T.C.U.⁽¹⁾ en Région Parisienne financée puis contrôlée par les entreprises privées et le secteur bancaire ne nous semble pas ainsi impossible. La nouvelle économie politique des conditions générales de production serait ainsi marquée par une croissance considérable de l'accumulation sur fonds privés, bancaires, et publics dans les secteurs de consommation collective, ce système pouvant, à moyen terme (de par l'existence de capitaux propres d'origine privée) se rétablir dans des conditions d'équilibre d'exploitation et revendiquer la "vérité des prix".

(1) Pour la première fois depuis 1973-74, le Secrétariat d'Etat aux Transports ne fait pas référence à la volonté d'instituer en Région Parisienne, une autorité unique en matière de transports.

A N N E X E S

On peut trouver çï-après des annexes juridiques et économiques concernant les transports de voyageurs dans la région parisienné.

AL

H

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS.

Direction Générale des Chemins
de fer.

Service des Transports Routiers

5ème Bureau

ORGANISATION des TRANSPORTS
de VOYAGEURS dans la REGION PARISIENNE

ORDONNANCE N° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation
des transports de voyageurs dans la région parisienne.

DECRET N° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des
transports de voyageurs dans la région parisienne.

(J.O. du 10 janvier 1959)

ORDONNANCE N° 59-151 du 7 Janvier 1959 relative à l'organisation
des transports de voyageurs dans la région parisienne.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de l'intérieur et du ministre de la construction.

Vu la Constitution, et notamment son article 92;

Le conseil d'Etat entendu;

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

Art 1er - Il est constitué entre l'Etat, la ville de Paris, les départements de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise un syndicat doté de la personnalité morale, chargé de l'organisation des transports en commun de voyageurs dans la région dite "Région des transports parisiens", telle qu'elle est définie par décret.

Dans la Région des transports parisiens, le syndicat, en conformité des règles de coordination des transports, fixe les relations à desservir, désigne les exploitants, définit le mode technique d'exécution des services, les conditions générales d'exploitation et les tarifs à appliquer. Il veille à l'établissement des plans d'investissement et assure leur coordination. En tant que de besoin, il passe avec les exploitants des conventions soumises à approbation par décret en conseil d'Etat.

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

Le syndicat est administré par un conseil composé de trois représentants de l'Etat et de trois représentants des collectivités locales intéressées.

Le statut du syndicat est fixé par décret.

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

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

La régie est administrée par un conseil comprenant un président et quinze membres, dont trois représentants des collectivités locales.

Le statut de la régie est fixé par décret.

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

Art. 3 - Les décrets prévus dans la présente ordonnance sont pris sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre des finances et des affaires économiques et du Ministre de l'intérieur.

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

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

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

Jusqu'à l'intervention du décret portant statut du syndicat et la désignation des membres de son conseil d'administration, les décisions qui relèvent de cet organisme sont prises par un comité composé du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de l'intérieur, du président du conseil municipal de Paris, du président du conseil général de la Seine et du président du conseil général de Seine-et-Oise ou de leurs représentants.

Art. 6 - La présente ordonnance sera publiée au Journal Officiel de la République française et exécutée comme loi.

Fait à Paris, le 7 janvier 1959.

C. de GAULLE.

Par le président du conseil des ministres :

Le ministre de l'intérieur,

Emile PELLETIER.

Le ministre des finances et des affaires
économiques,

Antoine PINAY.

Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,

Robert BURON.

Le ministre de la construction,

Pierre SUDREAU.

DECRET N° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur,

Vu l'ordonnance N° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne;

Le conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

D E C R E T E :

Art. 1er - Les représentants de l'Etat au conseil d'administration du syndicat prévu à l'article 1er de l'ordonnance susvisée du 7 janvier 1959 sont respectivement désignés par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre de l'intérieur.

Les représentants des collectivités locales sont choisis dans leur sein respectivement par le conseil municipal de Paris, par le conseil général de la Seine parmi les élus des communes suburbaines et par une commission mixte des conseil généraux des autres départements participant au syndicat. La composition et les conditions de fonctionnement de la commission mixte sont fixées par décret.

Les représentants de l'Etat sont nommés pour six ans; ceux des collectivités locales pour la durée de leur mandat électif.

Le président du conseil d'administration et le vice-président choisis parmi les administrateurs sont nommés par décret pour une durée égale à celle de leur mandat d'administrateur.

Les décisions sont prises à la majorité. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Le directeur général des chemins de fer et des transports au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme ou son représentant siège au conseil d'administration du syndicat en qualité de commissaire du Gouvernement.

Le chef de la mission de contrôle financier des transports assiste aux séances du conseil d'administration du syndicat ou peut s'y faire représenter.

Un décret détermine les modalités de prise en charge des frais de fonctionnement du syndicat par les transporteurs en commun de voyageurs de la région parisienne.

Art. 2 - Le président du conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens est nommé par décret.

En sus du président, le conseil est composé de :

a) Trois représentants des collectivités locales désignés respectivement par le conseil municipal de Paris, par le conseil général de la Seine et par la commission mixte instituée par l'article 1er ci-dessus;

b) Deux représentants de l'Etat désignés respectivement par le ministre des finances et des affaires économiques et par le ministre de l'intérieur;

c) Cinq représentants du personnel désignés par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme sur la proposition des organisations syndicales représentatives;

d) Cinq personnalités choisies en raison de leur compétence, dans le secteur public ou privé, nommées par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme;

Les membres du conseil d'administration de la catégorie a sont nommés pour la période s'étendant jusqu'au prochain renouvellement de l'assemblée qui les désigne; ceux des autres catégories sont nommés pour six ans, avec renouvellement partiel tous les trois ans.

Un vice-président, choisi parmi les administrateurs est nommé par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, pour une durée égale à celle de son mandat d'administrateur.

Les décisions sont prises à la majorité. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Le directeur général de la Régie est nommé sur proposition du président, par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Le directeur général des chemins de fer et des transports au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme ou son représentant siège au conseil d'administration de la Régie en qualité de commissaire du Gouvernement.

Le chef de la mission de contrôle financier des transports assiste aux séances du conseil d'administration ou peut s'y faire représenter.

Art. 3 - En cas de déclassement d'une ligne ou d'une installation, les biens immobiliers correspondants sont remis aux collectivités publiques propriétaires.

Toutefois, lorsqu'un immeuble est désaffecté pour être remplacé par une installation répondant mieux aux exigences de l'exploitation ou de la technique, la Régie peut être autorisée par le syndicat à procéder, après accomplissement des formalités relatives à la désaffectation, à une opération d'échange ou de cession permettant de remployer la valeur de l'ancienne installation dans la construction nouvelle.

Le régime domanial des biens affectés à la date du présent décret aux exploitations confiées à la Régie n'est pas modifié.

Art. 4 - Le statut du personnel de la Régie et le règlement des retraites en vigueur à la date de publication du présent décret ne peuvent être modifiés que par délibération du conseil d'administration de la Régie approuvée par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et le ministre des finances et des affaires économiques.

Art. 5 - Une convention passée entre le syndicat et la Régie, approuvée par décret en conseil d'Etat, fixe les conditions d'exploitation des réseaux. Elle précise notamment les conditions dans lesquelles la Régie présente au syndicat ses budgets, comptes d'exploitation et programmes de travaux et de matériel.

La Régie doit faire face à toutes les dépenses entraînées par l'exploitation, y compris le renouvellement du matériel et des installations et les charges des emprunts émis ou non par elle.

Elle a l'obligation de présenter au syndicat, pour chaque exercice, un budget en équilibre, en proposant, s'il y a lieu, les aménagements de services ou les modifications de tarifs nécessaires.

La convention fixe le mode de calcul et de répartition d'une prime intéressant le personnel à la bonne gestion de l'entreprise.

Art. 6 - Une convention passée entre l'Etat, le syndicat et la Société nationale des chemins de fer français, approuvée par décret en conseil d'Etat, détermine les conditions d'exploitation des lignes de la Société nationale comprises dans la région des transports parisiens et les droits et obligations du syndicat concernant ces lignes.

Cette convention fixe le mode d'établissement, à partir des comptes généraux de la Société nationale, d'un compte d'exploitation du service des voyageurs dans la région des transports parisiens.

La Société nationale doit présenter au syndicat, pour chaque exercice, un état prévisionnel de ce compte dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 18 de la convention du 31 août 1937.

Art. 7 - Le syndicat fixe les tarifs de la Régie et ceux des lignes de banlieue de la Société nationale de manière à assurer la coordination tarifaire entre les différents services et à réaliser l'équilibre financier du compte d'exploitation de la Régie.

Lorsqu'il décide une modification des tarifs, le syndicat la notifie au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Les nouveaux tarifs proposés deviennent exécutoires de plein droit si le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme n'y fait pas opposition, sur avis conforme du ministre des finances et des affaires économiques, dans le délai d'un mois à dater du jour de la notification.

En cas d'opposition du ministre des travaux publics, des transports et du

tourisme ou si celui-ci n'autorise qu'une application partielle de la proposition du syndicat, ~~le déficit qui en résulte pour la Régie et pour la Société nationale est compensé par une indemnité dont la charge est supportée ainsi qu'il est dit à l'article 8 ci-après.~~

Si le syndicat, saisi par la Régie, en application de l'article 5 ci-dessus, d'une proposition de modification de tarifs, n'avait pris aucune décision dans le délai d'un mois, cette proposition serait réputée approuvée par le syndicat. Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme en serait saisi par le commissaire du Gouvernement afin de pouvoir exercer éventuellement le droit d'opposition dans les conditions définies aux alinéas précédents.

Art. 8 - La Régie et la Société nationale sont remboursées des pertes de recettes résultant pour elles des tarifs réduits qui leur sont imputés.

La charge de ces remboursements, dans la mesure où les taux de réduction consentis pour chaque catégorie de bénéficiaires ne sont pas supérieurs à ceux en vigueur le 31 décembre 1957, ainsi que la charge éventuelle de l'indemnité visée à l'article 7 ci-dessus et celle de l'insuffisance du compte d'exploitation visé à l'article 6 ci-dessus incombent à l'Etat et aux collectivités locales participant au syndicat dans la proportion des charges supportées par l'Etat et lesdites collectivités au cours de l'exercice 1958. Ces proportions sont fixées par décret, sur la proposition du syndicat.

~~Les pertes de recettes résultant de réduction de tarifs supérieures à celles en vigueur le 31 décembre 1957 sont supportées par l'Etat ou par la collectivité locale qui aura fait la demande de réduction.~~

Le syndicat peut subordonner le maintien ou la création, sur la demande des collectivités locales, de dessertes déficitaires au versement de subventions par ces collectivités.

Art. 9 - Les décrets prévus aux articles ci-dessus sont, sauf dispositions contraires, pris sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur.

Art. 10 - Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 7 janvier 1959

C. de GAULLE.

Par le président du conseil des ministres :

Le ministre des travaux publics,
des transports et du tourisme,
Robert BURON.

Le ministre de l'intérieur,
Emile PELLETIER.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Antoine PINAY.

**Décret n° 59-1090 du 23 septembre 1959
portant statut du syndicat des transports parisiens.**

(Journal officiel du 21 septembre 1959.)

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur ;

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret n° 59-655 du 19 mai 1959 fixant la composition et les conditions de fonctionnement de la commission mixte des conseils généraux de Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et Oise prévue à l'article 1^{er} du décret n° 59-157 susvisé ;

Vu le décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié, relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers ;

Après avis du conseil d'Etat (section des travaux publics),

Décète :

TITRE I^{er}

Organisation du syndicat.

Art. 1^{er}. — Les désignations des membres du conseil d'administration du syndicat faites conformément aux dispositions de l'article 1^{er} du décret du 7 janvier 1959 sont constatées par arrêté du ministre des travaux publics et des transports qui fixe le début du mandat des membres.

Les membres qui cessent de faire partie du conseil par décès, par démission ou pour toute autre cause, sont remplacés dans les formes prescrites pour leur nomination. Le mandat des nouveaux membres expire à la date à laquelle aurait normalement pris fin celui de leurs prédécesseurs.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres qui n'exercent plus les fonctions en raison desquelles ils avaient été désignés.

Chacun des membres du conseil d'administration peut être remplacé aux séances par un suppléant nommé dans les mêmes formes que lui et soumis aux mêmes obligations. Le mandat du membre suppléant cesse de plein droit à l'expiration du mandat du membre titulaire, quelle que soit la cause de cette expiration.

Le ministre des travaux publics et des transports peut mettre fin par arrêté au mandat des administrateurs titulaires qui n'auraient pas assisté au cours d'une année à la moitié au moins des séances du conseil.

Art. 2. — Les membres du conseil d'administration du syndicat, titulaires ou suppléants, ne peuvent prendre ou conserver aucun intérêt, occuper aucune fonction dans les services de transport de la région des transports parisiens ou dans les entreprises traitant avec lesdits services pour des marchés de travaux ou de fournitures. Ils ne peuvent prêter leur concours à titre onéreux à ces services ou à ces entreprises.

Art. 3. — Sous réserve des droits du commissaire du Gouvernement, le conseil d'administration du syndicat se réunit, sur la convocation de son président, aussi souvent que l'intérêt du syndicat l'exige et au moins six fois par an. Sa convocation est de droit lorsqu'elle est demandée par la moitié au moins des membres du conseil.

Le président arrête l'ordre du jour, qui doit être porté à la connaissance des membres du conseil, du commissaire du Gouvernement et du chef de la mission de contrôle financier des transports, en principe huit jours au moins à l'avance. L'inscription d'une question à l'ordre du jour est de droit lorsqu'elle est demandée par la moitié au moins des membres du conseil.

Les affaires soumises à l'examen du conseil sont rapportées soit par un de ses membres spécialement désigné à cet effet, soit par un fonctionnaire du syndicat.

Le conseil peut entendre les représentants des transporteurs ou toute autre personne dont l'audition serait jugée utile par le président.

Les séances ne sont pas publiques.

Le vice-président préside les séances du conseil d'administration en cas d'absence ou d'empêchement du président.

Art. 4. — Les décisions du conseil d'administration sont prises à la majorité absolue des membres présents, la décision n'étant valable que si les deux tiers au moins des membres participent à la délibération.

Si le quorum des deux tiers n'est pas atteint, les décisions sur les questions portées à l'ordre du jour de la séance peuvent être prises, après convocation régulière, à la séance suivante à la majorité des membres présents.

Les votes ont lieu à main levée. Ils doivent toutefois intervenir au scrutin secret si deux membres présents le demandent.

Les délibérations font l'objet de procès-verbaux dont le texte est arrêté par le président de séance et soumis à l'approbation du conseil.

Les copies et extraits de procès-verbaux qui doivent être transmis à l'administration et, s'il y a lieu, aux entreprises de transports intéressées, sont signés par le président du conseil d'administration, qu'il ait ou non pris part aux délibérations, et par le secrétaire général du syndicat.

Art. 5. — Le commissaire du Gouvernement peut demander l'inscription à l'ordre du jour du conseil d'administration de toute question qu'il juge utile. Il peut, le cas échéant, provoquer une réunion du conseil. Il peut également, dans les huit jours qui suivent toute délibération du conseil d'administration, demander un nouvel examen de la question débattue.

Art. 6. — Les affaires ressortissant à la compétence du syndicat peuvent, préalablement à la délibération du conseil d'administration, être soumises par celui-ci à l'avis de commissions tech-

riques dont il fixe la composition et qui peuvent comprendre notamment des représentants des diverses administrations et entreprises de transports intéressées.

Art. 7. — Le président est chargé de l'exécution des délibérations du conseil d'administration et assure, entre les séances du conseil, la continuité de la représentation du syndicat.

Il signe les conventions passées avec les collectivités ou les exploitants, après approbation par le conseil ainsi que les documents budgétaires et comptables concernant la gestion du syndicat.

Il a autorité sur l'ensemble du personnel du syndicat.

Le conseil d'administration peut lui déléguer certains de ses pouvoirs.

Le président peut déléguer ses pouvoirs et sa signature au vice-président ou au secrétaire général.

Le président du conseil d'administration reçoit une rémunération fixée par arrêté conjoint du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur.

Art. 8. — Le personnel du syndicat comprend un secrétaire général, des conseillers techniques ainsi que des secrétaires et du personnel d'exécution.

Ces emplois peuvent être occupés par des fonctionnaires de l'Etat, des collectivités locales ou de leurs établissements publics ou par des agents contractuels.

Un arrêté du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur fixe les effectifs ainsi que les modalités de recrutement, de rémunération et d'avancement de ce personnel.

Art. 9. — Dans la région des transports parisiens, les attributions des comités techniques départementaux en matière de services réguliers de transports publics de voyageurs prévues par le décret du 14 novembre 1949 et les textes subséquents sont exercées par une commission technique constituée dans les conditions prévues à l'article 6, cette commission comprenant obligatoirement des représentants de la Société nationale des chemins de fer français, de la Régie autonome des transports parisiens et de l'organisation professionnelle la plus représentative des transporteurs routiers de voyageurs de la région des transports parisiens. Dans la même région et en la même matière, les pouvoirs attribués aux préfets sont exercés par le conseil d'administration du syndicat.

La commission technique prépare pour les services réguliers de voyageurs, y compris les taxis collectifs, un plan de transports qui est approuvé par le conseil d'administration du syndicat. Il est adressé pour information aux comités techniques des départements intéressés.

Pour les services occasionnels, les plans de transports continuent à être établis par les comités techniques départementaux, le conseil d'administration du syndicat pouvant toutefois imposer à ceux de ces services qui ne sortent pas de la région des transports parisiens, sur proposition de la commission technique, des conditions d'exploitation propres à éviter qu'ils ne fassent concurrence aux services réguliers.

Lorsqu'un service régulier se trouve fixé pour la plus grande partie de son parcours dans la région des transports parisiens et que les comités techniques départementaux intéressés par la partie du service extérieure à la région déclarent s'en remettre à la décision du syndicat, ce dernier statue pour l'ensemble du service en conformité des dispositions du présent décret.

Toutes les difficultés qui pourraient résulter de la coexistence des règles de coordination de droit commun et de celles applicables à la région des transports parisiens sont soumises pour décision au ministre des travaux publics et des transports.

TITRE II

Dispositions financières.

Art. 10. — Les frais de fonctionnement du syndicat des transports parisiens comprennent notamment :

Les indemnités allouées, à titre de jetons de présence, aux membres titulaires ou suppléants du conseil d'administration ;

Les rémunérations allouées au président et au personnel du syndicat dans les conditions définies aux articles ci-dessus, ainsi que les charges annexes ;

Les vacations allouées aux rapporteurs devant le conseil d'administration ou les commissions techniques ;

Les remboursements de frais de mission et de déplacement exposés en vue notamment de la participation à des études, à des conférences ou à des congrès ;

Les dépenses de loyer, matériel, impressions et fournitures diverses nécessaires au fonctionnement du syndicat.

Le taux des indemnités allouées aux membres du conseil d'administration, le taux des vacations allouées aux rapporteurs, les conditions de remboursement des frais de mission et de déplacement sont fixés par arrêtés conjoints du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur.

Art. 11. — Les frais de fonctionnement du syndicat sont inscrits au budget du ministère des travaux publics et des transports. Les dépenses correspondantes sont engagées et ordonnancées comme en matière de dépenses budgétaires. Toutefois, les engagements de dépenses sont soumis au seul visa du chef de la mission de contrôle financier des transports.

Art. 12. — Un état des prévisions de dépenses est établi chaque année selon un modèle approuvé par le chef de la mission de contrôle financier des transports. Il est accompagné de tous états de développement nécessaires.

L'état des prévisions est présenté par le président au conseil d'administration qui en délibère au plus tard le 1^{er} novembre de l'année précédant celle pour laquelle il est établi. Il est ensuite immédiatement communiqué au commissaire du Gouvernement et au chef de la mission de contrôle financier des transports qui disposent d'un délai de quinze jours pour formuler leur avis.

Si, dans ce délai, le commissaire du Gouvernement ou le chef de la mission de contrôle financier des transports n'ont pas émis d'avis défavorable, l'état est considéré comme approuvé. Dans

le cas contraire, il est soumis à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur.

Art. 13. — Les frais de fonctionnement du syndicat sont couverts par des cotisations de la Régie autonome des transports parisiens, de la Société nationale des chemins de fer français et des transporteurs publics routiers de voyageurs, voies ferrées d'intérêt local, tramways et transports assimilés, autres que la Régie autonome des transports parisiens et dont les services intéressent la région des transports parisiens.

Ces cotisations sont proportionnelles aux recettes d'exploitation réalisées au cours de l'avant-dernier exercice dans la région des transports parisiens par chacun des organismes assujettis. Leur taux est fixé, pour chaque exercice, par arrêté du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur de façon à couvrir les frais d'assiette et de perception.

Le produit des cotisations est versé au Trésor pour être rattaché au budget du ministère des travaux publics et des transports selon la procédure des fonds de concours pour dépenses d'intérêt public.

Art. 14. — Les titres de perception sont établis par le ministre des travaux publics et des transports et assignés sur la caisse du receveur général des finances de la Seine en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français.

Les titres de perception sont établis par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de la Seine et assignés sur la caisse du receveur général des finances de la Seine en ce qui concerne la Régie autonome des transports parisiens et les transporteurs publics routiers de voyageurs du département de la Seine.

Les titres de perception sont établis par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du contrôle et assignés sur la caisse du trésorier-payeur général du département en ce qui concerne les transporteurs publics routiers de voyageurs, voies ferrées d'intérêt local, tramways et transports assimilés, autres que la Régie autonome des transports parisiens, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise.

Art. 15. — Les cotisations sont exigibles le 1^{er} avril de chaque année.

Toutefois, la Régie autonome des transports parisiens et la Société nationale des chemins de fer français peuvent être appelées, par décision du président du syndicat, à verser avant cette date un acompte au plus égal au tiers de leur cotisation pour l'exercice précédent.

Art. 16. — Le compte du syndicat est préparé par le président selon un modèle approuvé par le chef de la mission de contrôle financier des transports.

Il est accompagné de tous états de développement nécessaires, du rapport de gestion du conseil d'administration pour l'exercice considéré et des délibérations du conseil relatives à l'état des prévisions de dépenses et aux modifications qui auraient pu y être apportées en cours d'année.

Le compte est soumis au conseil d'administration qui en délibère avant le 1^{er} avril de l'année suivant celle à laquelle il s'applique et immédiatement communiqué au commissaire du Gouvern

vement et au chef de la mission de contrôle financier des transports qui disposent d'un délai de quinze jours pour formuler leur avis.

Si, dans ce délai, le commissaire du Gouvernement ou le chef de la mission de contrôle financier des transports n'a pas émis d'avis défavorable, le compte est considéré comme approuvé. Dans le cas contraire, il est soumis à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur.

Art. 17. — Le ministre des travaux publics et des transports, le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 23 septembre 1959.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre :

Le Ministre des travaux publics et des transports,
ROBERT BURON.

Le ministre de l'intérieur,
PIERRE CHATENET.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
ANTOINE PINAY.

Décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959
portant statut de la Régie autonome des transports parisiens.
(Journal officiel du 24 septembre 1959.)

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'intérieur,

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret n° 59-655 du 19 mai 1959 fixant la composition et les conditions de fonctionnement de la commission mixte des conseils généraux de Seine-et-Oise, Seine-et-Marne et Oise, prévue à l'article 1^{er} du décret n° 59-157 susvisé ;

Vu le décret n° 59-1090 du 23 septembre 1959 portant statut du syndicat des transports parisiens ;

Après avis du conseil d'Etat (section des travaux publics),

Décète :

TITRE I^{er}

Conseil d'administration.

Art. 1^{er}. — Les désignations des membres du conseil d'administration de la Régie, faites conformément aux dispositions de l'article 2 du décret du 7 janvier 1959, sont constatées par arrêté du ministre des travaux publics et des transports qui fixe le début du mandat des membres.

Sont renouvelés alternativement tous les trois ans, d'une part les membres de la catégorie c et la moitié des membres de la catégorie b ; d'autre part les membres de la catégorie d et l'autre moitié des membres de la catégorie b. Lors de la première réunion du conseil d'administration, un tirage au sort désigne celui de ces deux groupes dont le mandat sera renouvelé à l'issue de la première période de trois ans.

Les membres qui cessent de faire partie du conseil par décès, par démission ou pour toute autre cause sont remplacés dans les formes prescrites pour leur nomination. Le mandat des nouveaux membres expire à la date à laquelle aurait normalement pris fin celui de leurs prédécesseurs.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil, les membres qui n'exercent plus les fonctions en raison desquelles ils avaient été désignés.

Le ministre des travaux publics et des transports peut mettre fin par arrêté au mandat des administrateurs qui n'auraient pas assisté au cours d'une année à la moitié au moins des séances du conseil.

Art. 2. — Il est interdit aux administrateurs, sous peine de déchéance, constatée par arrêté du ministre des travaux publics et des transports, de prendre ou de conserver une fonction dans une entreprise concluant une convention ou passant un marché avec la Régie, à moins qu'ils n'y soient autorisés par le commissaire du Gouvernement et le chef de la mission de contrôle financier des transports.

Lorsque le conseil d'administration de la Régie examine une convention ou un marché ayant rendu nécessaire une telle autorisation l'administrateur intéressé ne prend pas part au vote.

En outre, ces conventions et marchés sont, quelle qu'en soit l'importance, soumis à la commission des marchés des chemins de fer, avec mention de l'autorisation accordée.

Enfin, il est fait chaque année à la commission de vérification créée par l'article 56 de la loi n° 48-24 du 6 janvier 1948, un compte rendu spécial de l'exécution de ces conventions et marchés.

Art. 3. — Sous réserve des droits du commissaire du Gouvernement, le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président aussi souvent que l'intérêt de la Régie l'exige et au moins six fois par an.

Le président doit également le convoquer si la majorité des administrateurs en exercice le lui demande.

En cas d'absence ou d'empêchement du président, les réunions du conseil d'administration sont présidées par le vice-président.

En cas d'absence simultanée du président et du vice-président le conseil désigne un président de séance.

Pour que le conseil puisse valablement délibérer, il suffit que la moitié au moins de ses membres en exercice soit présente ; sur deuxième convocation le conseil peut valablement délibérer, avec le même ordre du jour, si le tiers au moins de ses membres en exercice est présent.

Les délibérations sont prises à la majorité. En cas de partage, la voix du président de séance est prépondérante.

L'ordre du jour est arrêté par le président et communiqué aux administrateurs, au commissaire du Gouvernement et au chef de la mission de contrôle financier des transports, en principe huit jours au moins avant la date de la séance. Il est accompagné des dossiers concernant les affaires sur lesquelles le conseil doit délibérer.

Nul ne peut voter par procuration ou par correspondance, mais un administrateur absent peut donner sur une question portée à l'ordre du jour un avis dont il sera donné lecture au cours de la séance.

Art. 4. — Le commissaire du Gouvernement peut demander l'inscription à l'ordre du jour du conseil d'administration de toute question qu'il juge utile. Il peut, le cas échéant, provoquer une réunion du conseil. Il peut également, dans les huit jours qui suivent toute délibération du conseil d'administration, demander un nouvel examen de la question débattue.

Art. 5. — Le conseil d'administration désigne un secrétaire pris en dehors de ses membres.

Les délibérations du conseil sont constatées par des procès-verbaux signés du président de séance et du secrétaire. Ces procès-verbaux sont approuvés par le conseil, en séance.

Les copies des extraits de ces procès-verbaux à produire en justice ou autrement sont valablement signées du président.

Art. 6. — Le conseil d'administration délibère notamment sur :

- 1° La fixation du siège de la Régie ;
- 2° La convention à passer avec le syndicat et sur ses avenants ;
- 3° Les questions relatives au statut du personnel et au règlement des retraites ;
- 4° Les prévisions budgétaires et leurs revisions ;
- 5° Les programmes d'investissements et de renouvellement du matériel et des installations ;
- 6° Les projets de travaux ou de fournitures, à l'exception de ceux dont l'approbation appartient au président ;
- 7° Les marchés qui doivent être soumis à la commission des marchés des chemins de fer ;
- 8° Les emprunts, en demandant, s'il y a lieu, l'approbation des autorités compétentes et la garantie des collectivités locales ;
- 9° La prise, l'extension ou la cession de participations financières ;
- 10° Les actions judiciaires, transactions et désistements ;
- 11° L'acquisition ou l'aliénation de tout bien immobilier, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers lorsque le bail a une durée supérieure à neuf ans ;
- 12° Les comptes de chaque exercice.

Le conseil d'administration peut déléguer une partie de ses attributions et pouvoirs à son président.

Le conseil arrête son règlement intérieur.

Art. 7. — Les indemnités autres que les remboursements de frais de déplacement, dont le conseil d'administration déciderait la création au profit de ses membres, sont soumises à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques.

TITRE II

Président du conseil d'administration et directeur général.

Art. 8. — Les pouvoirs du président sont les suivants :

- a) Il convoque le conseil d'administration dans les conditions prévues à l'article 3 du présent statut ;
- b) Il est chargé de l'exécution des délibérations du conseil d'administration et assure, entre les séances du conseil, la continuité de la représentation de la Régie ;
- c) Il contracte tous emprunts dans les limites fixées par le conseil d'administration auquel il rend compte à sa plus prochaine séance ;
- d) Il approuve les projets de travaux ou fournitures dont le montant ne dépasse pas 20 millions cette limite pouvant être relevée par décision du conseil d'administration ;
- e) Il passe les marchés après approbation, s'il y a lieu, de la commission des marchés des chemins de fer ;

f) Il décide l'acquisition et l'aliénation de tous biens immobiliers dans les limites fixées par le conseil d'administration. Il décide la prise ou cession à bail de tous biens immobiliers lorsque le bail a une durée égale ou inférieure à neuf ans ;

g) Il décide tous retraits, transferts, conversions, aliénations et acquisitions de valeurs ;

h) Il prend toutes mesures conservatoires, exerce toutes actions judiciaires, fait exécuter tous jugements et arrêts, fait procéder à toutes saisies et mesures d'exécution ;

i) Il approuve toutes dispositions prises par le directeur général concernant le personnel ayant rang de directeur ;

j) Il liquide et ordonnance toutes dépenses, reçoit les sommes dues à la régie, donne tous reçus, quittances et décharges ;

k) Il détermine l'emploi des fonds disponibles et le placement des réserves, il décide toutes transactions et toutes mainlevées d'inscriptions de saisie, d'opposition avant ou après paiement, tous acquiescements et désistements ;

l) Il représente la Régie en justice et dans tous les actes de la vie civile.

Plus généralement, il a tous pouvoirs nécessaires pour assurer la bonne marche des affaires courantes de la régie, et notamment le fonctionnement de sa trésorerie.

Le président peut déléguer ses pouvoirs et sa signature.

Art. 9. — Le directeur général a compétence pour :

- Diriger l'ensemble des services ;
- Recruter le personnel ;
- L'administrer dans le cadre du statut du personnel et du règlement des retraites ;
- Déterminer les attributions de chaque agent ;
- Assurer la gestion de la Régie selon les directives et par délégation du président ;
- Signer la correspondance de service.

Il peut déléguer ses pouvoirs et sa signature.

Art. 10. — Le directeur général est assisté de deux directeurs généraux adjoints et d'un secrétaire général.

Les nominations des titulaires de ces postes sont faites par le président du conseil d'administration après avis de ce conseil et sous réserve de l'agrément du ministre des travaux publics et des transports.

Toutefois, pour la désignation des premiers titulaires, l'avis du conseil d'administration n'est pas requis.

TITRE III

Dispositions financières.

Art. 11. — La Régie autonome assure sa gestion financière et tient sa comptabilité suivant les usages du commerce.

Elle est soumise au contrôle financier de l'Etat. Ses comptes sont soumis à la commission de vérification créée par l'article 56 de la loi n° 48-24 du 6 janvier 1948.

Art. 12. — La Régie autonome peut émettre des emprunts destinés à couvrir les dépenses de premier établissement, le rachat des entreprises dont les lignes sont reprises par elle et, le cas échéant, le rachat des domaines privés de ces entreprises.

La Régie peut également émettre des emprunts en vue de procéder au remboursement, à la consolidation ou à la conversion des emprunts émis par elle ou par les collectivités ou anciens exploitants pour l'établissement des réseaux qui lui sont affectés.

Les propositions relatives auxdits emprunts sont soumises à l'approbation des ministres des travaux publics et des transports, de l'intérieur et des finances et des affaires économiques.

De même, les charges résultant des emprunts antérieurement contractés par les différentes collectivités pour l'établissement des réseaux affectés à la Régie sont remboursées par elle à ces collectivités.

La Régie peut recevoir des avances de l'Etat et des collectivités publiques.

A défaut de ces avances, la Régie peut, pour ses besoins de trésorerie, emprunter à court terme.

TITRE IV

Dispositions diverses.

Art. 13. — Le cahier des charges de la Régie autonome est approuvé par décret.

Art. 14. — Le contrôle administratif, technique, économique et financier de l'Etat sur les lignes et services exploités par la Régie est organisé par décret.

Art. 15. — Le ministre des travaux publics et des transports, le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 23 septembre 1959.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier ministre :

Le ministre des travaux publics et des transports.

ROBERT BURON.

Le ministre de l'intérieur,
PIERRE CHATENET.

Le ministre des finances et des affaires économiques,

ANTOINE PINAY.

S.S.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Direction Générale des Chemins
de Fer et des Transports

Service des Transports Routiers

5ème Bureau

PUBLIE AU JOURNAL OFFICIEL DU 31.7.1960

LOI N° 60-760 DU 30 JUILLET 1960 TENDANT A
INSTITUER DIVERSES MESURES DE COMPENSATION
A L'AUGMENTATION DES TARIFS DES TRANSPORTS
PARISIENS

L'Assemblée Nationale et le Sénat ont adopté,

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

Article 1er - La prime spéciale uniforme mensuelle de transport allouée aux salariés dont le lieu de travail est situé dans la première zone de la région parisienne sera assortie d'un supplément destiné à compenser, en totalité ou en partie, les frais résultant de l'augmentation des tarifs de transport; le paiement de ce supplément sera obligatoire sous les sanctions prévues à l'article 31 z b du livre 1er du code du travail.

Un décret pris en conseil des ministres, dans un délai de trois mois suivant la promulgation de la présente loi, fixera le montant du supplément visé au premier alinéa ci-dessus et pourra compléter, en conséquence en ce qui concerne le groupe des transports urbains, par dérogation de la procédure prévue au chapitre IV bis du titre II du livre 1er du code du travail, les dispositions du décret n° 57-1021 du 17 septembre 1957.

Article 2.- Des tarifs spéciaux seront arrêtés, selon la procédure prévue par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, en faveur :

Des étudiants et des élèves poursuivant leurs études dans des établissements situés dans la zone visée à l'article 1er;

Des économiquement faibles domiciliés dans la même zone.

Article 3.- Le Gouvernement procédera à la réorganisation des transports de la région parisienne. Il déposera sur le bureau des Assemblées les textes nécessaires à cet effet avant le 31 décembre 1960.

Si, à cette date, ces textes n'étaient pas déposés, les dispositions réglementaires prises en application de l'article 1er de la présente loi et modifiant le décret n° 57-1021 du 17 septembre 1957 seraient caduques de plein droit.

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

Fait à Paris, le 30 juillet 1960

C. de GAULLE

Par le Président de la République :

Pour le Premier Ministre et par délégation :
Le Ministre délégué auprès du Premier Ministre,

Roger FREY

Le Ministre des Finances et des
Affaires Economiques,

Wilfrid BAUMGARTNER

Le Ministre du Travail,

Paul BACON

Art. 2. — Le présent avenant prend effet au 1^{er} novembre 1970.
 Art. 3. — Les parties signataires demandent l'extension du présent avenant.
 Il sera déposé au greffe du tribunal d'instance dont le siège est à la mairie du 7^e arrondissement, 116, rue de Grenelle, Paris.
 Fait à Paris, le 4 novembre 1970.

(Suivent les signatures.)

ANNEXE I

Art. 1^{er}. — Les salaires minima des ouvriers à l'heure sont, pour chaque catégorie professionnelle, déterminés par la formule suivante :

Coefficient 100 × base hiérarchique : 2,5431.

Pour une durée de 40 heures par semaine, soit 173 h 33 par mois, pour les employés, techniciens agents de maîtrise et cadres, les salaires minima sont déterminés par la formule suivante :

Coefficient 100 × base hiérarchique : 440,7995.

Art. 2. — Les salaires minima prévus par l'article précédent sont améliorés comme suit pour les plus basses catégories de salariés payés à l'heure ou au mois :

- Coefficient 100. — Salaire horaire : 3,71 F.
- Coefficient 110. — Salaire horaire : 3,99 F.
- Coefficient 120. — Salaire horaire : 3,87 F.
- Coefficient 130. — Salaire horaire : 3,96 F.
- Coefficient 140. — Salaire horaire : 4,93 F.
- Coefficient 150. — Salaire horaire : 4,15 F.
- Coefficient 165. — Salaire horaire : 4,34 F.
- Coefficient 180. — Salaire horaire : 4,63 F.

Prohibition d'importation des équidés vivants en provenance de certains pays.

Rectificatif au Journal officiel du 29 juillet 1971 : page 7259, 1^{re} colonne, 1^{re} ligne, au lieu de : « ... considérant la recrudescence de la variante vénézuélienne équine... », lire : « ... considérant la recrudescence de la variante vénézuélienne de l'encéphalomyélite équine... ».

MINISTERE DES TRANSPORTS

Décret n° 71-629 du 15 juillet 1971 portant approbation d'une convention type établie par application de l'article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne.

Le Premier ministre,
 Sur le rapport du ministre de l'intérieur, du ministre de l'économie et des finances et du ministre des transports,
 Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne;
 Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif au même objet, modifié par les décrets n° 60-9 du 12 janvier 1959 et n° 68-439 du 13 mai 1968;
 Vu le décret n° 59-1090 du 28 septembre 1959 modifié portant statut du syndicat des transports parisiens;
 Vu le décret n° 70-784 du 27 août 1970 portant définition de la région des transports parisiens;
 Vu la loi n° 64-307 du 10 janvier 1964 portant réorganisation de la région parisienne, ensemble le décret n° 61-614 du 19 août 1966 relatif à l'organisation des services de l'Etat dans la région parisienne et le décret n° 67-792 du 10 décembre 1967 relatif à l'entrée en vigueur des dispositions de la loi précitée du 10 janvier 1964;
 Vu le décret n° 49-1477 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et autres;
 Vu le décret n° 53-1100 du 30 novembre 1953 portant règlement d'administration publique pour l'application du décret du 30 septembre 1953 sur la réforme du contentieux administratif;
 Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu;

Décète :

Art. 1^{er}. — Est approuvée la convention type annexée au présent décret et établie par application de l'article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne, modifié par l'article 4 du décret n° 68-439 du 13 mai 1968.

Art. 2. — Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie et des finances, le ministre des transports et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 15 juillet 1971.

JACQUES CHATELAIN-DIARIAS.

Par le Premier ministre :
 Le ministre des transports,
 JEAN GRAMANT.

Le ministre de l'intérieur,
 RAYMOND MARCELLIN.

Le ministre de l'économie et des finances,
 VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget,
 JEAN TAFFREUR.

CONVENTION TYPE

ETABLIE PAR APPLICATION DE L'ARTICLE 6 BIS DU DÉCRET N° 59-157 DU 7 JANVIER 1959 RELATIF A L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS DANS LA RÉGION PARISIENNE MODIFIÉ PAR L'ARTICLE 4 DU DÉCRET N° 68-439 DU 13 MAI 1968

Entre les soussignés :

Le syndicat des transports parisiens, dont le siège est 9, avenue de Villars, à Paris, représenté par.....

dénommé ci-après le Syndicat,

d'une part, et

le Transporteur
 dénommé ci-après le Transporteur,

d'autre part.

Après avoir rappelé ce qui suit :

Par décision en date du, le conseil d'administration du syndicat des transports parisiens a autorisé l'exploitation par, transporteur, d'un service nouveau entre et sous réserve de la signature de la convention ci-dessous fixant les droits et obligations respectifs du syndicat des transports parisiens et du transporteur,

il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Le transporteur accepte d'exploiter, aux conditions ci-après fixées, le service régulier de transports de voyageurs entre et.....

CHAPITRE I^{er}

Consistance du service.

Art. 1^{er}. — Itinéraire, les points d'arrêt et le sectionnement de la ligne sont définis en annexe.

Art. 2. — La fréquence des services et la capacité du matériel seront déterminés en fonction des besoins des usagers. La fréquence à la date fixée à l'article 7 ci-après et devant ce point de départ à l'application de la présente convention ne devra pas être inférieure à aller et retour les jours ouvrables.

Art. 3. — Le syndicat pourra demander au transporteur d'apporter à l'itinéraire ou aux autres conditions définies de la ligne définies ci-dessus, toutes modifications qui s'avèreraient nécessaires pour satisfaire les besoins des usagers tout en maintenant l'équilibre financier de l'exploitation de la ligne.

Après une période d'essai probatoire de trois à six et dans le cas où il apparaîtrait nécessaire de le modifier, ces modifications feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

Le transporteur pourra, de son côté, demander au syndicat l'autorisation d'apporter à l'itinéraire ou aux autres conditions d'exploitation du service, les modifications compatibles avec l'intérêt des usagers et avec l'équilibre financier de l'exploitation du service que le transporteur estimera nécessaires.

Si après une période probatoire de trois à six mois, il apparaît nécessaire de maintenir ces modifications, elles feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

CHAPITRE II

Conditions financières.

Art. 4. — Le transporteur assurera à ses risques et périls le service faisant l'objet de la présente convention.

Toutefois, il recevra pour la ou les lignes ci-après :

et pour une durée limitée à

un concours financier déterminé dans les conditions ci-après :

..... moyennant les clauses et conditions particulières ci-après (1) :

Art. 5. — Le transporteur appliquera dans l'exploitation du service faisant l'objet de la présente convention un tarif homologué par le syndicat des transports parisiens dans les conditions prévues par les règlements en vigueur.

Toute modification aux tarifs appliqués sera homologuée dans les mêmes conditions.

CHAPITRE III

Règlement d'exploitation.

Art. 6. — Le service faisant l'objet de la présente convention sera exploité conformément aux dispositions d'un règlement type établi par décision du syndicat prise après avis de l'organisation professionnelle la plus représentative des transporteurs routiers de voyageurs de la région des transports parisiens. Les dérogations éventuelles à ce règlement type seront définies dans les mêmes conditions.

CHAPITRE IV

Durée de la convention.

Art. 7. — La présente convention est établie pour une durée de huit ans à compter de

Art. 8. — Le transporteur pourra demander expressément le renouvellement de la convention et de ses avenants éventuels, pour une durée égale à celle qui est prévue à l'article 7, sous réserve d'en faire la demande par une lettre recommandée avec avis de réception adressée au syndicat au plus tôt deux ans avant la date d'expiration de la présente convention et au plus tard un an avant la même date.

Le syndicat disposera, pour statuer sur cette demande, d'un délai d'un an à compter de la date de la réception de la lettre recommandée prévue à l'alinéa précédent. Faute d'avoir fait parvenir sa réponse au transporteur, par lettre recommandée avec avis de réception, dans le délai susmentionné, le syndicat sera réputé avoir accepté le renouvellement de la convention.

Le syndicat pourra refuser le renouvellement de la convention pour les motifs suivants :

- mauvaise exploitation ayant fait l'objet d'observations répétées de la part du service de contrôle ;
- modifications importantes à apporter à la desserte assurée par le transporteur au titre de la présente convention, par suite de l'évolution des besoins de transports.

Toute décision portant refus de renouvellement de la convention sera précédée de la consultation de la commission prévue à l'article 13 ci-après.

Dans le cas de refus de renouvellement de la convention pour le motif énoncé au b, le transporteur conservera, à conditions égales, la priorité pour obtenir l'autorisation d'assurer la nouvelle desserte.

Art. 9. — A défaut de décision expresse portant renouvellement ou refus de renouvellement au titre de l'article 8, la présente convention sera reconduite tacitement pour une période de trois années à compter de la date à laquelle elle sera venue normalement à expiration, à moins que, dans le

(1) Les clauses figurant ci-dessus en italique n'ont qu'un caractère indicatif et pourront, si elles sont adoptées par les parties, être modifiées suivant les circonstances.

délai d'un an avant cette date et préalablement à toute demande de renouvellement, elle n'ait été dénoncée, par lettre recommandée avec avis de réception, soit par le syndicat, soit par le transporteur.

La convention sera ultérieurement reconduite tacitement de trois ans en trois ans, si, à la date d'expiration de chaque période triennale, les conditions définies à l'alinéa précédent sont remplies.

Art. 10. — Le transporteur ou, en cas de décès de celui-ci, sa succession, ne pourra transférer à un tiers, de quelque manière que ce soit, les droits nés de la présente convention pendant toute la durée de celle-ci qu'avec l'accord préalable du syndicat.

Art. 11. — La présente convention sera résiliée :

a) de plein droit, en cas de cessation d'activité du transporteur sur le service faisant l'objet de ladite convention, pour quelque cause que ce soit ;

b) Par décision du syndicat, en cas d'infractions à la réglementation des transports commises par le transporteur ou d'observations par lui des clauses de la présente convention, constituant des fautes graves ou répétées.

Toute décision constatant la résiliation de plein droit au titre du a ci-dessus ou prononçant la résiliation au titre du b sera prise après consultation de la commission prévue à l'article 13 ci-après.

En aucun cas le transporteur ne pourra prétendre à indemnité.

Art. 12. — Dans le cas où le transporteur ne pourrait obtenir une rentabilité normale du service faisant l'objet de la présente convention, il pourra demander la résiliation pure et simple de celle-ci, sans indemnité à son profit ni à sa charge.

La demande appuyée de toutes les justifications utiles, sera adressée au syndicat, par lettre recommandée avec avis de réception.

Le syndicat disposera, pour statuer sur cette demande, d'un délai de trois mois à compter de la réception de la lettre recommandée prévue à l'alinéa précédent. Faute d'avoir fait parvenir sa réponse au transporteur dans le délai susmentionné, le syndicat sera réputé avoir accepté la résiliation sollicitée.

Qu'elle soit acceptée expressément ou tacitement par le syndicat, la résiliation ne prendra effet que du lendemain du jour où le délai de trois mois prévu à l'alinéa précédent aura expiré. Le transporteur sera tenu d'assurer le service sans discontinuité jusqu'à l'expiration de ce même délai, faute de quoi le syndicat pourra lui imposer le versement d'une indemnité fixée dans la limite du montant de la recette des trois derniers mois d'exploitation du service.

Toute décision du syndicat portant rejet d'une demande de résiliation présentée par le transporteur au titre du présent article sera précédée de la consultation de la commission prévue à l'article 13 ci-après.

Art. 13. — Dans les cas prévus aux articles 8, 11 et 12 ci-dessus, les décisions du syndicat seront prises après avis de la commission technique instituée par l'article 9, premier alinéa, du décret n° 59-1090 du 23 septembre 1959 portant statut du syndicat des transports parisiens, à laquelle pourra être substituée une commission spéciale créée dans les conditions déterminées à l'article 6 du même décret.

Préalablement à l'avis de la commission, le transporteur sera invité, par lettre recommandée avec avis de réception, à présenter, s'il le juge utile, ses observations écrites, dans un délai qui ne pourra être inférieur à huit jours. En outre, s'il en formule la demande dans le même délai, le transporteur sera entendu par la commission.

CHAPITRE V

Dispositions diverses.

Art. 14. — Le service faisant l'objet de la présente convention sera inscrit au nom du transporteur au plan de transports de la région parisienne, pour la durée de cette convention, dans les conditions et sous les réserves prévues à l'article 5 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers modifié.

La présente convention ne fait pas obstacle à l'exploitation des services inscrits dans le cadre de la réglementation de coordination des transports ferroviaires et routiers, instituée par le décret du 14 novembre 1949 et les textes qui l'ont complété ou modifié.

Art. 15. — Le transporteur fait élection de domicile à

Art. 16. — La juridiction administrative territorialement compétente pour connaître en premier ressort des contestations relatives à l'application de la présente convention sera le tribunal administratif de Versailles.

Art. 17. — La présente convention ne sera définitive qu'après son approbation dans les conditions prévues à l'article 6 bis du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié par le décret n° 68-439 du 13 mai 1968.

Art. 18. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du transporteur.

Fait à _____, le _____ en _____ exemplaires.

ANNEXE

Itinéraire, points d'arrêt et sectionnement de la ligne faisant l'objet de la présente convention.

Conseil supérieur de la météorologie.

Par décision du ministre des transports du 1^{er} juillet 1971, M. Roger Clausse, ingénieur général de la météorologie, est nommé secrétaire permanent du conseil supérieur de la météorologie à compter du 27 juin 1971.

MINISTRE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE SOCIALE

Dispositions relatives aux internes en psychiatrie et notamment aux modalités des concours de recrutement au cours de l'année universitaire 1971-1972.

Le ministre de l'éducation nationale et le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale,

Vu la loi du 30 juin 1838 et l'ordonnance du 12 décembre 1839;

Vu l'article 25 de la loi n° 66-696 du 31 juillet 1966 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier;

Vu la loi n° 70-1318 du 31 décembre 1970 portant réforme hospitalière;

Vu l'arrêté du 5 février 1968 modifié fixant le règlement applicable au service intérieur des hôpitaux psychiatriques, et notamment la section XIII de ce règlement;

Vu l'arrêté modifié du 30 décembre 1965 relatif à la création de certificats d'études spéciales de psychiatrie;

Vu l'arrêté du 29 septembre 1969 relatif aux internes en psychiatrie et fixant notamment les modalités des concours de recrutement au cours de l'année universitaire 1969-1970;

Vu l'arrêté du 17 mars 1971 instituant des commissions de psychiatrie;

Vu les avis du conseil supérieur des hôpitaux et de la commission nationale de psychiatrie,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Les concours de recrutement des internes titulaires en psychiatrie des hôpitaux psychiatriques et des formations extra-hospitalières de secteur sont organisés au cours de l'année universitaire 1971-1972 dans les conditions déterminées par l'arrêté du 26 septembre 1969 susvisé, sous réserve des mesures particulières prévues aux articles ci-après.

Art. 2. — Il est ajouté après le premier alinéa de l'article 4 la disposition suivante :

« Les internes titulaires, après un an de fonctions dans leur premier poste, peuvent également être admis à se présenter au concours organisé dans deux autres régions. »

La composition du dossier de candidature prévu au deuxième alinéa de l'article 4 est complétée par :

« 1) Une déclaration sur l'honneur par laquelle le candidat indique la liste des concours régionaux de recrutement d'internes en psychiatrie auxquels il s'est présenté au titre des années antérieures et la liste de ceux auxquels il fait candidature au titre de l'année 1971-1972. »

Art. 3. — Le deuxième alinéa du 2° de l'article 5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Trois psychiatres désignés parmi les médecins psychiatres des hôpitaux généraux de la région et les médecins psychiatres ayant des responsabilités dans les services départementaux d'urgence mentale de la région, sous réserve qu'ils répondent aux conditions d'éligibilité aux commissions psychiatriques des C. E. R. fixées par

l'article 4 (2°) de l'arrêté du 17 mars 1971 susvisé, ainsi que parmi les professeurs, maîtres de conférences agrégés médecins des hôpitaux psychiatriques de la région qui n'auraient pas été déjà retenus dans les conditions prévues au paragraphe 1° et au premier alinéa du 2° de l'article 5 du présent arrêté. »

Art. 4. — Il est ajouté à la fin de l'article 6 l'alinéa suivant :

« Le jury peut se scinder en sections pour la notation des épreuves sous réserve que chaque section comporte au minimum deux membres et que tous les comptes rendus d'un même examen soient notés par la même section. »

Art. 5. — L'article 7 est annulé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Le concours comporte l'épreuve écrite, anonyme, suivante :

« Compte rendu par le candidat de trois examens cliniques de malades mentaux effectués par trois psychiatres désignés par le jury. Deux examens devront porter sur des malades atteints d'une affection spécifiquement psychiatrique, le troisième sur un malade posant des problèmes de pathologie neurologique et de neurophysiologie.

« Les examens de malades seront effectués devant l'ensemble des candidats ou leur seront retransmis après enregistrement sur film ou sur magnéscope. Les psychiatres chargés des examens doivent s'abstenir de donner des précisions susceptibles d'orienter les candidats sur le diagnostic, le pronostic et la thérapeutique. Les candidats sont autorisés à prendre des notes au cours des examens de malades ou de leur retransmission.

« Les examens de malades sont immédiatement suivis de la rédaction du compte rendu par les candidats. Si les examens sont effectués successivement et sans discontinuité, la durée de la rédaction accordée aux candidats est de deux heures au total. Si chaque examen de malade est suivi d'une séance de rédaction, la durée de celle-ci est fixée à quarante minutes.

« Le compte rendu des candidats doit comporter notamment, pour chaque cas, une discussion sur le diagnostic, l'établissement d'un pronostic et la détermination éventuelle d'une thérapeutique.

« Un des trois examens cliniques peut être remplacé par une observation écrite choisie par le jury et comportant une série de questions.

« Il est accordé pour le compte rendu de chaque cas une note de 0 à 10.

« Toutes dispositions matérielles doivent être prises pour que les candidats ne puissent communiquer entre eux pendant toute la durée de l'épreuve. »

Art. 6. — L'article 11 est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'internat dure trois ans.

« Cette durée peut être portée à quatre ou cinq ans, sur leur demande, pour les lauréats des concours prévus par le règlement intérieur de l'établissement.

« En outre, lorsque tous les postes mis au concours n'ont pas été pourvus, les internes ayant accompli trois ans de fonctions peuvent également, dans la limite du nombre des postes demeurés vacants, demander à être maintenus dans leur poste pour une durée de un an, renouvelable une fois.

« Les décisions de prolongation prévues aux deux alinéas ci-dessus sont prises par le directeur de l'établissement après avis du chef de service dans lequel l'intéressé exerce ses fonctions. »

Art. 7. — Le directeur général de la santé et le directeur des hôpitaux au ministère de la santé publique et de la sécurité sociale et le directeur chargé des universités et des établissements d'enseignement supérieur et de recherche au ministère de l'éducation nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 23 juillet 1971.

Le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet, YANN GAILLARD.

Le ministre de l'éducation nationale,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur adjoint du cabinet, MICHEL BENOIST.

Conditions d'organisation des concours d'internat en médecine des centres hospitaliers régionaux faisant partie de centres hospitaliers et universitaires au cours des années universitaires 1971-1972, 1972-1973 et 1973-1974.

Le ministre de l'éducation nationale et le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale,

Vu le décret n° 51237 du 7 mars 1964 modifié relatif aux conditions de recrutement et de statut des externes et des internes en médecine des centres hospitaliers régionaux faisant partie d'un centre hospitalier et universitaire;

Vu le décret n° 71556 du 13 juillet 1971 déterminant les modalités de recrutement et de choix des postes des internes en médecine des centres hospitaliers régionaux faisant partie de centres hospitaliers et universitaires au cours des années universitaires 1971-1972, 1972-1973 et 1973-1974 et modifiant certains aspects du décret n° 64207 du 7 mars 1964;

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Le tableau figurant à l'article 1^{er} de l'arrêté susvisé du 11 août 1963 est ainsi modifié :

GRADES	TAUX	TAUX
	maximum.	moyen.
	Francs.	Francs.
Chefs de bureau.....	3 552	1 776
Adjoint des cadres hospitaliers de classe supérieure.....		
Adjoint des cadres hospitaliers de classe normale de 10 ^e échelon au moins (1).....	2 570	1 285

(1) A compter du 1^{er} juillet 1976 : de 9^e échelon au moins.

Art. 2. — Les dispositions du présent arrêté prennent effet à compter du 1^{er} janvier 1974.

Art. 3. — Le directeur des hôpitaux au ministère de la santé, le directeur général des collectivités locales au ministère de l'intérieur, le directeur du budget au ministère de l'économie et des finances et le secrétaire général pour les départements d'outre-mer au secrétariat d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 avril 1975.

Le ministre de la santé,

Pour le ministre et par délégation :

Pour le directeur des hôpitaux empêché :

Le chef de service,
FRANÇOIS BRUNTZ.

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général des collectivités locales,
PIERRE BOLOTTE.

Le ministre de l'économie et des finances,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du budget,

Par empêchement du directeur du budget :

Le sous-directeur,
ROBERT LESCURE.

Le secrétaire d'Etat

aux départements et territoires d'outre-mer,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le secrétaire général pour les départements d'outre-mer,
JEAN-ÉMILE VIÉ.

Rémunération des personnels des établissements d'hospitalisation publics et de certains établissements à caractère social.

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie et des finances, le ministre de la santé et le secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer.

Vu l'article L. 812 (2^e alinéa) du code de la santé publique, modifié par le décret n° 62-1325 du 6 novembre 1962 ;

Vu l'arrêté du 13 mai 1974 relatif aux rémunérations de certains personnels des établissements d'hospitalisation, de soins ou de cure publics ;

Vu l'arrêté du 16 novembre 1974 relatif à la rémunération des personnels des établissements d'hospitalisation, de soins ou de cure publics et à l'octroi d'une indemnité à certains de ces personnels ;

Vu l'avis du conseil supérieur de la fonction hospitalière du 9 décembre 1974,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Les dispositions de l'article 1^{er} de l'arrêté du 13 mai 1974 susvisé sont abrogées et remplacées par les dispositions suivantes :

Article 1^{er}.

A compter du 1^{er} juillet 1974, pour l'application des dispositions législatives et réglementaires se référant au traitement de l'indice 100, le traitement à prendre en considération est celui afférent à l'indice majoré 130 (indice brut 100).

Art. 2. — Les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 13 mai 1974 susvisé sont abrogées et remplacées par les dispositions suivantes :

Article 2.

A compter du 1^{er} juillet 1974, les agents des établissements d'hospitalisation publics et de certains établissements à caractère social en fonctions sur le territoire européen de la France et dans les départements d'outre-mer et occupant à temps complet un emploi doté d'un indice de traitement inférieur à l'indice majoré 164 (ancien indice brut 150) perçoivent dès leur entrée dans la fonction hospitalière la rémunération afférente à l'indice majoré 164 (ancien indice brut 150).

Le présent article ne modifie en rien le régime des rémunérations applicable aux agents à temps incomplet, à ceux dont les émoluments sont calculés par référence à un indice inférieur à 100 ou représentant une fraction inférieure à l'unité de traitement de l'un quelconque des indices inférieurs à 164.

Art. 3. — Les dispositions de l'article 2 de l'arrêté susvisé du 16 novembre 1974 sont abrogées à compter du 1^{er} juillet 1974.

Art. 4. — Le directeur des hôpitaux au ministère de la santé, le directeur général des collectivités locales au ministère de l'intérieur, le directeur du budget au ministère de l'économie et des finances et le secrétaire général pour les départements d'outre-mer au secrétariat d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 avril 1975.

Le ministre de la santé,

Pour le ministre et par délégation :

Pour le directeur des hôpitaux empêché :

Le chef de service,
FRANÇOIS BRUNTZ.

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général des collectivités locales,
PIERRE BOLOTTE.

Le ministre de l'économie et des finances,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du budget,

Par empêchement du directeur du budget :

Le sous-directeur,
ROBERT LESCURE.

Le secrétaire d'Etat

aux départements et territoires d'outre-mer,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le secrétaire général pour les départements d'outre-mer,
JEAN-ÉMILE VIÉ.

SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS

Décret n° 75-239 du 11 avril 1975

portant définition de la région des transports parisiens.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, du ministre de l'économie et des finances et du secrétaire d'Etat aux transports,

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne, notamment son article 1^{er} ;

Vu la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret n° 59-1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du syndicat des transports parisiens ;

Vu le décret n° 72-714 du 26 juillet 1972 portant définition de la région des transports parisiens.

Décète :

Art. 1^{er}. — Les dispositions du décret du 26 juillet 1972 portant définition de la région des transports parisiens sont abrogées et sont remplacées par les dispositions suivantes.

Art. 2. — La région des transports parisiens prévue à l'article 1^{er} de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée comprend :

La ville de Paris ;

Les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Pour les départements de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne :

Département de l'Essonne, les cent-dix communes suivantes :

Arpajon, Athis-Mons, Ballainvilliers, Bièvres, Bondoufle, Boussy-Saint-Antoine, Brétigny-sur-Orge, Brunoy, Bures-sur-Yvette, Champlan, Châteaufort, Chilly-Mazarin, Corbeil-Essonnes, Courcouronnes, Crosne, Draveil, Epinay-sous-Sénart, Epinay-sur-Orge, Etolles, Evry, Fleury-Mérois, Gif-sur-Yvette, Grigny, Lagny, Juvisy-sur-Orge, Levallois-sur-Orge, Linas, Lisses, Longjumeau, Longpont-sur-Orge, Marcoussis, Massy, Montgeron, Monthléry, Morangis, Morsang-sur-Orge, Morsang-sur-Seine, La Norville, Nozay, Orsay, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Le Plessis-Pâté, Quincy-sous-Sénart, Ris-Orangis, Saclay, Saint-Aubin, Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Germain-lès-Arpajon, Saint-Germain-lès-Corbeil, Saint-Michel-sur-Orge, Saint-Pierre-du-Perray, Saintry-sur-Seine, Saulx-les-Chartreux, Savigny-sur-Orge, Soisy-sur-Seine, Tigery, Toussus-le-Noble, Varennes-Jarcy, Vauhallan, Verrières-le-Buisson, Vigneux-sur-Seine, Villabé, La Ville-du-Bois, Villebon-sur-Yvette, Villejust, Villemoisson-sur-Orge, Villiers-le-Bâcle, Villiers-sur-Orge, Viry-Châtillon, Wis-sous, Yerres.

Avrainville, Ballancourt-sur-Essonne, Baulne, Boissy-sous-Saint-Yon, Breuillet, Breux, Bruyères-le-Châtel, Chamarande, Chauffour-lès-Etrey, Cheptainville, Le Coudray-Montceaux, Dourdan, Echareon, Egly, Etampes, Etrey, Fontenay-le-Vicomte, Guibeville, Guigneville-sur-Essonne, La Ferté-Alais, Lardy, Leudeville, Marolles-en-Hurepoix, Mauchamps, Menecy, Merigny-Champigny, Ollainville, Ormoy, Roinville, Saint-Chéron, Saint-Sulpice-de-Favières, Saint-Vrain, Saint-Yon, Sermaise, Souzy-la-Briche, Torfou, Vert-le-Grand, Vert-le-Petit.

Département des Yvelines, les cent dix communes suivantes :

Achères, Aigremont, Andrézy, Bailly, Bois-d'Arcy, Bougival, Buc, Carrières-sous-Poissy, Carrières-sur-Seine, La Celle-Saint-Cloud, Chamborey, Chanteloup-les-Vignes, Chatou, Le Chesnay, Chevreuse, Les Clayes-sous-Bois, Coignières, Conflans-Sainte-Honorine, Croissy-sur-Seine, Elancourt, L'Etang-la-Ville, Fontenay-le-Fleury, Pourqueux, Guyancourt, Jouy-en-Josas, Houilles, Les Loges-en-Josas, Louveciennes, Magny-les-Hameaux, Maisons-Laffitte, Marilly-le-Roi, Marly-le-Roi, Maurecourt, Maurepas, Le Mesnil-le-Roi, Le Mesnil-Saint-Denis, Milon-la-Chapelle, Montesson, Montigny-le-Bretonneux, Noisy-le-Roi, Le Pecq, Plaisir, Poissy, Le Port-Marly, Rennemoulin, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'Ecole, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Lambert, Saint-Nom-la-Bretèche, Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Sartrouville, Trappes, Triel-sur-Seine, Vélizy-Villacoublay, La Verrière, Versailles, Le Vésinet, Villepreux, Virorlay, Voisins-le-Bretonneux.

Les Alluets-le-Roi, Aubergenville, Auffargis, Aulnay-sous-Mauldre, Bazemont, Beynes, Bouafle, Chapet, Chavenay, Crespières, Davron, Ecquevilly, Epône, Les Essarts-le-Roi, Evrecquemont, La Falaise, Feucherolles, Flins-sur-Seine, Gargenville, Guer-ville, Hardricourt, Herbeville, Issou, Juziers, Levis-Saint-Nom, Limay, Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville, Mareil-sur-Mauldre, Maule, Médan, Meulan, Mézières-sur-Seine, Mézy, Montainville, Les Mareaux, Nézel, Orgeval, Le Perray-en-Yvelines, Porcheville, Rambouillet, Saint-Germain-de-la-Grange, Thiverval-Grignon, Vaux-sur-Seine, Verneuil-sur-Seine, Vernouillet, Vieille-Eglise-en-Yvelines, Villennes-sur-Seine, Morainvilliers.

Département du Val-d'Oise, les cent treize communes suivantes :

Andilly, Argenteuil, Arnouville-lès-Gonesse, Beauchamp, Bessancourt, Bezons, Boissémont, Boissy-Paillerie, Bonneuil-en-France, Bouqueval, Cergy, Chennevières-lès-Louvres, Cormeilles-en-Parisis, Courdimanche, Deuil-la-Barre, Domont, Eaubonne, Ecouen, Enghien-les-Bains, Epiais-lès-Louvres, Eragny, Ermont, Ezanville, Franconville, Frépillon, La Frette-sur-Seine, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Groslay, Herblay, Jouy-le-Moutier, Louvres, Margency, Menucourt, Méry-sur-Oise, Montigny-lès-Cormeilles, Montignion, Montmagny, Moutmorency, Neuville-sur-Oise, Osny, Pierrelaye, Piscop, Le Plessis-Boucharé, Pontoise, Puiseux-Pontoise, Roissy-en-France, Saint-Erice-sous-Forêt, Saint-Gratien, Saint-Lou-la-Forêt, Saint-Ouen-l'Aumône, Saint-Prix, Sannois, Sarcelles, Soisy-sous-Montmorency, Taverny, Le Thillay, Vaudherland, Vauréal, Villiers-le-Bel.

Asnières-sur-Oise, Attainville, Auvers-sur-Oise, Baillet-en-France, Beaumont-sur-Oise, Belloy-en-France, Bellefontaine, Bernes-sur-Oise, Béthémont-la-Forêt, Bouffemont, Bruyères-sur-Oise, Butry-sur-Oise, Champagne-sur-Oise, Châtenay-en-France, Chaumontel, Chauvry, Epinay-Champlatreux, Fontenay-en-Parisis, Fosses, L'Isle-Adam, Jagny-sous-Bois, Lassy, Luzarches, Maffliers, Mareil-en-France, Marly-la-Ville, Meriel, Le Mesnil-Aubry, Moisselles, Montsoult, Meaux, Nerville-la-Forêt, Nointel, Noisy-sur-Oise, Parmain, Persan, Le Plessis-Fossot, Le Plessis-Luzarches,

Presles, Puiseux-en-France, Ronquerolles, Saint-Martin-du-Tertre, Saint-Witz, Seugy, Surveilliers, Valmondois, Vemars, Viarmes, Villaines-sous-Bois, Villeron, Villiers-Adam, Villiers-le-Sec.

Département de Seine-et-Marne, les soixante-quinze communes suivantes :

Brou-sur-Chantereine, Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin, Champs-sur-Marne, Chanteloup, Chelles, Collégien, Combs-la-Ville, Conches, Courtry, Croissy-Beaubourg, Dammart, Eme-rainville, Ferrières, Gouvernes, Guermantes, Jassy, Lagny, Lieusaint, Lognes, Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Moissy-Cramayel, Montévrain, Noisiel, Pomponne, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Saint-Thibault-des-Vignes, Thorigny-sur-Marne, Torcy, Vaires-sur-Marne, Villeparisis.

Bois-le-Roi, Boissettes, Boissise-la-Bertrand, Boissise-le-Roi, Cesson, Chalifert, Chauconin, Chessy, Compans, Condé-Sainte-Libiaire, Coupvray, Dammarie-les-Lys, Esbly, Fontainebleau, Gretz-Armainvilliers, Isles-lès-Villenoy, Juilly, La Rochette, Meaux, Le Mée-sur-Seine, Melun, Nandy, Nantouillet, Ozoir-la-Ferrière, Pontcarre, Pringy, Saint-Fargeau-Ponthierry, Saint-Mard, Savigny-le-Temple, Seine-Port, Thieux, Tournan-en-Brie, Vaux-le-Pénil, Vert-Saint-Denis, Villenoy, La Chapelle-sur-Crécy, Couilly-Pont-aux-Dames, Crécy-en-Brie, Montry, Saint-Germain-sur-Morin, Villiers-sur-Morin.

Art. 3. — Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie et des finances et le secrétaire d'Etat aux transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 avril 1975.

JACQUES CHIRAC.

Par le Premier ministre :

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur,
MICHEL PONIATOWSKI.

Le ministre de l'économie et des finances,
JEAN-PIERRE FOURCADE.

Le secrétaire d'Etat aux transports,
MARCEL CAVAILLÉ.

SECRETARIAT D'ETAT A LA CULTURE

Administration centrale.

Par arrêté du Premier ministre, du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'équipement et du secrétaire d'Etat à la culture en date du 4 avril 1975, M. Pattyn (Christian), administrateur civil de 1^{re} classe, affecté au ministère de l'équipement depuis le 1^{er} octobre 1972, est affecté au secrétariat d'Etat à la culture à compter du 16 mai 1974.

A compter du 16 mai 1974, M. Pattyn (Christian), administrateur civil de 1^{re} classe, est détaché en qualité de directeur régional des affaires culturelles pour la région parisienne pour une durée maximale de cinq ans.

SECRETARIAT D'ETAT AUX UNIVERSITES

Liste des élèves de l'école supérieure d'électricité ayant obtenu en 1974 le diplôme d'ingénieur de cet établissement.

Par arrêté du secrétaire d'Etat aux universités en date du 17 octobre 1974, le diplôme d'ingénieur de l'école supérieure d'électricité est délivré aux élèves de la promotion 1974 dont les noms sont mentionnés ci-dessous :

1^{re} Session de juillet 1974.

MM. Adaimé (Joseph).	MM. Baverel (Philippe).
Addé (Michel).	Bayle (Yves).
Agneray (André).	Bellosta (Pierre).
Alison (Bernard).	Belna (Michel).
Angst (Jean-Yves).	Benard (Didier).
Arthaud (Jean-Pierre).	Benso (Jean-Noël).
Athon (Bernard).	Berthelot (Pierre).
Auvert (Bertran).	Berthon (Philippe).
Baddi (Mohamed).	Berthoud (Thierry).
Baho (Zouheir).	M ^{lle} Billet (Marie-Thérèse).
Balague (Joseph-Marie).	M. Blot (Dominique).
Bareyl (Bernard).	M ^{lle} Bockel (Catherine).
Barret (Guy).	MM. Bonis (Marc).
Bassot (Michel).	Bontemps (Michel).
Baudry (Bernard).	Bougard (Gérard).
Baudry (Patrick).	Boukari (Seddik).

Au titre de délégué
des sociétés d'intérêt collectif agricole d'électricité.

M. Champigny (H.), directeur général des S. I. C. A. E. de l'Oise.

Au titre de délégués des collectivités concédantes.

M. Siot-Decauville, ingénieur à la fédération nationale des collectivités concédantes et régies.

M. Kelheller, ingénieur à la fédération nationale des collectivités concédantes et régies.

M. Tizane, directeur général de la régie municipale de gaz et d'électricité de Grenoble.

M. Lavaill exercera les fonctions de président du conseil du fonds de péréquation de l'électricité.

Mines.

Par arrêté du ministre de l'industrie et de la recherche en date du 23 mai 1975, les élèves de l'école polytechnique (promotion 1972) dont les noms suivent, admis dans le corps des ingénieurs des mines, ont été nommés ingénieurs élèves des mines à compter du 1^{er} septembre 1975 :

MM. Cazalet (Jean).	MM. Damamme (Gilles).
Matheu (Micheli).	Tricoire (André).
Cartigny (Jean-Denis).	M ^{lle} Chopinet (Anne).
Mehr (Patrick).	MM. Wanecq (François).
Amestoy (Michel).	Bourbic (Thierry).
Coste (Emmanuel).	

SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS

Décret n° 75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la Régie autonome des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, du ministre de l'équipement et du secrétaire d'Etat aux transports, Vu la loi du 15 juillet 1945 sur la police des chemins de fer ;

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ;

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne ;

Vu le décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la Régie autonome des transports parisiens, et notamment son article 13 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées (3^e et 5^e section) en date du 15 mai 1974,

Décète :

Art. 1^{er}. — Est approuvé le cahier des charges de la Régie autonome des transports parisiens, joint au présent décret.

Art. 2. — Le décret n° 49-1815 du 23 décembre 1949 approuvant le cahier des charges de la Régie autonome des transports parisiens est abrogé.

Art. 3. — Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement et le secrétaire d'Etat aux transports sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 4 juin 1975.

JACQUES CHIRAC.

Par le Premier ministre :

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur,
MICHEL PONIATOWSKI.

Le ministre de l'équipement,
ROBERT GALLEY.

Le secrétaire d'Etat aux transports,
MARCEL CAVALLÉ.

CAHIER DES CHARGES

DE LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Article 0.1.

Le présent cahier des charges s'applique aux réseaux de transport en commun dont la construction, l'équipement ou l'exploitation sont confiés à la Régie autonome des transports parisiens (R. A. T. P.), en vertu de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959. Il ne s'applique pas aux autres services qu'assurerait la régie.

La R. A. T. P. détermine les conditions de construction, d'équipement, d'exploitation de ces réseaux, dans le cadre des dispositions du présent cahier des charges.

TITRE I^{er}

LIGNES ET INSTALLATIONS NOUVELLES

Article 1^{er}.1.

Les projets d'investissement en matière d'infrastructure visés par les articles 1^{er}.2 et 1^{er}.3 ci-après sont pris en considération et sont approuvés par le syndicat des transports parisiens selon les modalités définies dans le présent titre.

Les documents soumis au syndicat des transports parisiens sont le schéma de principe et l'avant-projet.

Le schéma de principe expose les objectifs généraux de l'opération envisagée ainsi que la nature et l'importance des services rendus, indique la durée approximative des travaux et les caractéristiques principales des ouvrages. Il comprend une estimation très sommaire des dépenses évaluées par référence à des ouvrages similaires. Il présente les diverses solutions, variantes concevables à ce niveau d'étude, plus particulièrement en ce qui concerne les tracés et la situation des stations lorsqu'il s'agit de la construction de lignes nouvelles. Il comporte également une notice financière et économique indiquant notamment pour les différentes variantes le bilan pour la collectivité et l'incidence sur le compte d'exploitation.

L'avant-projet précise les caractéristiques essentielles des ouvrages à construire. Il propose leurs principes de fonctionnement et leurs dimensions principales. Il comporte une estimation par nature d'ouvrages qui fixe l'enveloppe financière du projet. Il présente les solutions variantes possibles correspondant à différents principes de fonctionnement ou de conception des ouvrages. Il indique les délais globaux de réalisation, les gênes et nuisances diverses ainsi que les interférences de l'ouvrage envisagé avec des ouvrages autres que ceux de la R. A. T. P. Il actualise et précise en tant que de besoin la notice financière et économique jointe au schéma de principe. D'une manière générale, l'avant-projet définit les objectifs de coût, de délai et de services rendus de l'opération.

Tout schéma de principe pris en considération par le conseil d'administration du syndicat des transports parisiens sera communiqué aux autorités responsables de l'établissement des documents d'urbanisme.

L'avant-projet donne lieu à une approbation du conseil d'administration du syndicat des transports parisiens portant fixation du montant de la dépense autorisée.

Les ouvrages et équipements sont construits sous la responsabilité de la régie qui doit s'assurer de leur conformité avec l'avant-projet et veiller à l'application des textes réglementaires en vigueur.

Toute modification aux caractéristiques fonctionnelles d'un avant-projet approuvé fait l'objet d'un avant-projet rectificatif donnant lieu à approbation dans la même forme. S'il apparaît que l'objectif de coût, c'est-à-dire le montant en prix de base de la dépense autorisée, sera dépassé, la régie est tenue de présenter au syndicat, dès que ce dépassement devient prévisible, une demande de révision de la dépense autorisée avec, à l'appui, toutes justifications utiles.

Article 1^{er}.2.

Font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet :

La construction de lignes nouvelles en site propre ;

Le prolongement de lignes en site propre existantes ou la déviation de celles-ci sur une longueur supérieure à 1 km.

Article 1^{er}.3.

Font l'objet d'un avant-projet :

Quel qu'en soit le coût, l'établissement ou la modification de terminus communs à plus de deux lignes d'autobus ;

Lorsque le coût dépasse 20 millions de francs :

— la création ou le déplacement de stations, les déviations se dépassant pas un kilomètre de longueur, ou les modifications de gros œuvre d'une ligne avec modifications corrélatives du tracé des voies ;

— les modifications importantes de la structure ou de l'équipement d'une ligne telles que l'allongement de stations ou l'adaptation au matériel sur pneumatiques.

Le montant de 20 millions de francs visé ci-dessus pourra être modifié par arrêté du ministre chargé des transports.

Article 1^{er}.4.

Le service chargé du contrôle est tenu informé de tout projet de mise en place de dispositifs dont les principes de fonctionnement diffèrent de ceux des dispositifs déjà utilisés, lorsque de ces dispositifs dépend la sécurité des voyageurs et, notamment, de ceux qui assurent la protection des trains (sécurité d'espacement et de manœuvre, pilotage automatique) et la sécurité de l'éclairage des ouvrages souterrains.

En ce qui concerne les appareils élévateurs ou translateurs, seul leur type est, sous réserve de l'application des textes réglementaires relatifs à l'introduction de nouveaux équipements, soumis à l'approbation du service du contrôle.

Article 1^{er}.5.

Les opérations de réception concernant soit les installations pour lesquelles un avant-projet a été soumis à l'approbation du conseil d'administration du syndicat des transports parisiens, soit le premier engin d'une série de matériels élévateurs ou translateurs sont effectuées par le syndicat des transports parisiens et le service chargé du contrôle.

Pour les installations autres que celles visées ci-dessus, la réception est effectuée sous la responsabilité de la régie sous réserve de l'application des textes réglementaires en vigueur. L'avis de mise en service est adressé pour information au syndicat des transports parisiens et au service chargé du contrôle.

Article 1^{er}.6.

1^{er}.6.1. Dans le cas de construction d'un ouvrage public affectant les emprises d'une ligne en site propre existante, visée par le présent cahier des charges, toutes dispositions nécessaires sont prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à l'exploitation du service confié à la R. A. T. P. ni aucuns frais pour celle-ci.

1^{er}.6.2. Si la R. A. T. P. demande des aménagements audit ouvrage en fonction de projets futurs prévus dans l'intérêt de son exploitation, elle ne supporte pas le supplément de dépenses qui en résulte lorsque les travaux correspondant à ces projets doivent être achevés dans un délai n'excédant pas quatre années à compter de la date de mise en service de l'installation nouvelle. Elle supporte ce supplément à concurrence de 50 p. 100 si le délai susvisé est compris entre quatre et dix années et de la totalité s'il excède dix années. Dans le cas où la R. A. T. P. ne donne pas suite, dans les délais prévus, aux projets visés au présent alinéa, les sommes qu'elle est tenue de rembourser portent intérêt au taux légal en matière civile calculé à compter de la date de mise en service de l'installation nouvelle.

Des dispositions réciproques sont adoptées dans le cas où la R. A. T. P. construit une ligne nouvelle affectant un ouvrage public existant.

Toutefois, si la construction de l'ouvrage public est à la charge d'une commune de moins de 5000 habitants, le supplément des dépenses incombant à celle-ci en raison des aménagements demandés par la R. A. T. P. ne doit pas être supérieur au coût des travaux réalisés dans le seul intérêt de cette collectivité.

1^{er}.6.3. Si, lors de l'instruction mixte d'un projet de construction d'une ligne nouvelle de la R. A. T. P., il est demandé à celle-ci d'aménager son projet pour permettre la construction d'un ouvrage public lui-même en projet et contigu à un ouvrage de la ligne nouvelle, les dépenses afférentes à la partie commune des installations, aux mesures conservatoires ou aux travaux supplémentaires nécessités par la coexistence de ces ouvrages, sont partagées par les maîtres d'ouvrages des projets au prorata de leurs intérêts respectifs.

Dans le cas où des modifications à un projet de construction d'une ligne nouvelle sont entraînées postérieurement au début des travaux par une modification du projet de l'ouvrage public contigu, la charge résultant de ces modifications est supportée par le maître de cet ouvrage public, sauf dans le cas où ce dernier n'aurait pas été saisi du projet par la R. A. T. P. avant la dévolution des travaux par celle-ci. Toutefois cette charge est supportée par les deux maîtres d'ouvrages au prorata de leurs intérêts respectifs, lorsque les modifications imposées à la R. A. T. P. procurent à celle-ci un avantage.

Des dispositions réciproques sont adoptées dans le cas où la R. A. T. P. demande des modifications à un projet d'ouvrage public pour permettre la construction d'une nouvelle ligne en site propre dépendant de ses réseaux.

1^{er}.6.4. Dans le cas où la R. A. T. P., pour aménager des installations existantes, demande que soient apportées des modifications à un ouvrage public contigu à ses propres ouvrages, la charge de ces modifications incombe à la R. A. T. P. Toutefois, si cette modification procure un avantage au maître d'ouvrage public, la charge est partagée entre la R. A. T. P. et le maître de l'ouvrage public au prorata des avantages respectifs qu'ils retirent de l'aménagement des installations R. A. T. P. et de la modification de l'ouvrage public.

Des dispositions réciproques sont adoptées si la R. A. T. P. doit modifier ses installations pour permettre la réalisation ou l'aménagement d'un ouvrage contigu à ses propres ouvrages.

1^{er}.6.5. Dans le cas de remplacement d'un passage à niveau par un ouvrage de franchissement à niveaux différents, la R. A. T. P. n'est tenue de supporter aucune dépense autre que celle correspondant aux avantages qu'elle retirera effectivement de l'opération. Pour l'évaluation de ces avantages, il est, en particulier, tenu compte des possibilités d'automatisation des passages à niveau.

1^{er}.6.6. La R. A. T. P. ne peut être appelée à participer aux charges d'entretien, de renouvellement ou d'exploitation des installations et ouvrages objet des paragraphes 1^{er}.6.1, 1^{er}.6.2, 1^{er}.6.3 et 1^{er}.6.4 ci-dessus, que pour une part correspondant à sa participation aux charges de construction ou de modification de ces installations et ouvrages. Un accord peut intervenir entre la R. A. T. P. et le maître de ces installations et ouvrages pour le règlement en une seule fois par la R. A. T. P. de la valeur actualisée des dépenses à sa charge.

1^{er}.6.7. Les dispositions des paragraphes 1^{er}.6.2 à 1^{er}.6.6 du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages établis à titre précaire sur le domaine de lignes en site propre de la régie.

Article 1^{er}.7.

Dans le cas où une voie routière est située à proximité immédiate d'une voie en site propre de la régie et où l'installation de dispositifs particuliers de protection destinés à éviter la pénétration accidentelle de véhicules routiers sur la voie de la régie serait reconnue nécessaire, aucune participation financière ne peut être demandée à la régie pour l'installation de ces dispositifs.

De son côté, la régie prend à ses frais toutes mesures reconnues nécessaires pour prévenir les troubles susceptibles d'être apportés par l'exploitation de sa ligne à la circulation routière.

Article 1^{er}.8.

L'autorisation d'édifier ou de maintenir des constructions, de pratiquer des excavations, d'établir des dépôts à des distances inférieures à celles prévues aux articles 5, 6, 7 et 8 de la loi du 15 juillet 1845 peut être accordée par le service chargé du contrôle, sur demande de la R. A. T. P.

Article 1^{er}.9.

La régie est investie, pour l'exécution des travaux lui incombant de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, notamment pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation et l'occupation temporaire.

Article 1^{er}.10.

La régie est tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et conditions exigées par les lois et règlements concernant les travaux mixtes.

TITRE II

VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Dispositions communes.

Article 2.1.

Les caractéristiques générales du service offert au public par tout nouveau type de matériel sont soumises à l'approbation préalable du syndicat des transports parisiens sur le rapport du service chargé du contrôle.

Le premier véhicule d'une série donne lieu à réception par le service chargé du contrôle.

Pour les matériels autres que le premier véhicule d'une série, la réception est effectuée sous la responsabilité de la R. A. T. P. Le procès-verbal de réception est adressé pour information au service chargé du contrôle.

Article 2.2.

Les véhicules doivent être construits conformément à la réglementation en vigueur, suivant des modèles et avec des matériaux qui assurent la sécurité et le confort des voyageurs.

Les véhicules doivent être constamment entretenus en bon état.

Article 2.3.

Les dispositifs destinés à assurer la sécurité des voyageurs doivent être conçus de telle sorte qu'en cas de défaillance la sécurité soit garantie.

Lorsque la commande des portes est laissée à l'usage des voyageurs, le dispositif d'ouverture et de fermeture doit être simple et commode.

Les véhicules dont les portes s'ouvrent ou se ferment de manière automatique doivent être équipés d'un dispositif permettant l'ouverture en cas de défaillance du mécanisme automatique.

Dispositions particulières applicables aux véhicules du réseau ferré, urbain et régional.

Article 2.4.

Les parties non métalliques des véhicules sont constituées avec des matériaux incombustibles ou non inflammables chaque fois que cela est possible, ces qualifications, ainsi que celles visées dans la suite du présent article, s'entendant au sens de la classification des matériaux faisant l'objet de l'arrêté du ministre de l'intérieur du 4 juin 1973. Toutefois, pour les parties du matériel pour lesquelles ces contraintes se révéleraient trop sévères eu égard aux autres exigences auxquelles doit satisfaire le matériel, il peut être fait appel à des matériaux difficilement inflammables. L'emploi de matériaux de catégories inférieures ne peut être admis que pour la constitution d'éléments isolés ou protégés.

Les matériaux non incombustibles voisins des conducteurs de courant électrique, même protégés, sont séparés de ces conducteurs et de leurs enveloppes par une matière non inflammable durable et résistante. Tous les circuits électriques sont protégés par des coupe-circuits.

Article 2.5.

Les véhicules doivent être équipés d'au moins deux systèmes de freinage.

Le premier doit être assez puissant pour que, dans les conditions normales, un véhicule ou un train en pleine charge, lancé à la vitesse maximale autorisée, puisse s'arrêter en respectant la signalisation. Il doit être capable de maintenir les véhicules immobilisés. Il agit automatiquement et immédiatement en cas de rupture d'attelage.

Le second système de freinage doit pouvoir, en toute circonstance, maintenir en permanence les véhicules en pleine charge immobilisés sur la plus forte déclivité susceptible d'être rencontrée.

Ces deux dispositifs doivent être d'un type agréé par le service chargé du contrôle.

Article 2.6.

Les motrices et voitures entrant dans la composition d'un train sont liées entre elles par des dispositifs installés de façon à éviter soit au démarrage, soit pendant la marche, soit au moment de l'arrêt, toute réaction dangereuse ou incommode entre les divers véhicules.

Article 2.7.

Les véhicules comportent un dispositif permettant de contrôler de la cabine de conduite la fermeture des portes avant le départ des trains.

Chaque cabine de conduite et chaque compartiment de voyageurs sont équipés d'au moins un dispositif d'alarme. Les dispositifs de commande mis à la disposition des voyageurs sont ostensiblement repérés par les mots « signal d'alarme ».

Les cabines de conduite doivent en outre être équipées d'un appareil avertisseur sonore qui permet d'émettre un signal audible par toute personne se trouvant sur les quais ou sur la voie.

Article 2.8.

L'intérieur des véhicules doit être pourvu de sources lumineuses produisant un bon éclairage.

En cas d'interruption du courant de traction, un dispositif dont l'alimentation ne dépend pas directement du courant de traction doit permettre de rétablir rapidement un éclairage de secours sur les véhicules.

Article 2.9.

En cas d'interruption du courant de traction, les opérations intéressant la sécurité des voyageurs sont assurées par des dispositifs alimentés de manière indépendante.

Dispositions particulières applicables aux véhicules du réseau routier.

Article 2.10.

La R. A. T. P. effectue, sous sa propre responsabilité, à une fréquence égale au moins à celle prévue par l'article 50 de l'arrêté du 17 juillet 1954, des visites périodiques des véhicules du réseau routier tendant à vérifier qu'ils sont en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien.

Il est tenu un livret d'entretien pour chaque véhicule. Ce livret doit être constamment à jour et indiquer la date de la mise en service du véhicule, les visites techniques, le nombre total de kilomètres parcourus depuis la mise en circulation, les vérifications du freinage et des organes de sécurité et l'échange des organes essentiels.

TITRE III

EXPLOITATION TECHNIQUE

Article 3.1.

La R. A. T. P. est tenue d'effectuer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et de qualité de service. Elle assure l'exécution de cette obligation selon les modalités les mieux adaptées à ses possibilités techniques.

Toute modification apportée aux caractéristiques générales de l'exploitation technique sur un réseau ou une partie de réseau est soumise à l'approbation préalable du syndicat des transports parisiens, sur le rapport du service chargé du contrôle.

De plus, toute interruption du service pour une durée supérieure à six semaines d'un accès ou d'un passage ouverts au public fait l'objet d'une information préalable au syndicat des transports parisiens et au service chargé du contrôle.

Article 3.2.

Lorsque la R. A. T. P. est amenée à interrompre le service d'une ligne du réseau ferré pendant plus de deux heures, elle assure le transport des voyageurs, par les moyens des plus appropriés.

Lorsqu'elle est amenée à interrompre le service d'une ligne ou section de ligne du réseau routier pendant plus de deux jours, elle en informe le syndicat des transports parisiens et le service chargé du contrôle et doit préciser les mesures prises pour informer les voyageurs et faciliter leurs déplacements.

Article 3.3.

Les lignes et toutes leurs dépendances sont constamment entretenues en bon état, de manière que les besoins du trafic et la circulation correspondante puissent toujours y être assurés avec facilité et sécurité.

Toutefois, lorsqu'il a été procédé sur une ligne ou section de ligne à une réduction ou suppression de service, l'obligation sus-énoncée est limitée, soit aux nécessités du service réduit maintenu, soit aux mesures rendues nécessaires en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure pour assurer la sécurité publique ou le respect des droits des tiers. La R. A. T. P. peut, en outre, décider la suppression des installations rendues inutiles par les transformations apportées dans l'exploitation.

La R. A. T. P. est autorisée à réduire ou à suspendre sur une ligne ou section de ligne du réseau ferré le service offert au public lorsqu'une telle mesure est rendue temporairement nécessaire pour permettre l'exécution de travaux concernant ses ouvrages. Elle assure alors un service de transport de remplacement, sauf exception justifiée auprès du service chargé du contrôle.

Article 3.4.

Les installations d'éclairage doivent répondre dans toutes leurs parties (câbles, fils, appareils, etc.) aux prescriptions réglementaires sur les distributions d'énergie électrique et, en ce qui concerne les installations d'exploitation au réseau ferré, à celles ayant trait aux installations ferroviaires.

Article 3.5.

Les lignes de contact servant à alimenter les trains en courant de traction sont divisées en secteurs distincts pouvant être isolés les uns des autres. Un dispositif spécial doit permettre de provoquer instantanément la coupure du courant dans un secteur et simultanément de circonscire la zone de recherche de l'incident et d'avertir aussitôt le personnel chargé de procéder ultérieurement à la remise du courant. Sur les lignes alimentées par une barre de courant située au niveau du sol, des appareils de commande de ce dispositif sont situés dans chaque gare et station ainsi qu'en certains points de la voie courante régulièrement espacés, suffisamment rapprochés les uns des autres et nettement repérés.

A titre exceptionnel et pour un temps limité, la R. A. T. P. peut décider la mise hors service de ce dispositif lorsque des circonstances particulières l'exigent.

Article 3.6.

Les parties des gares et stations du réseau ferré pour lesquelles l'article 17 du décret n° 73-1067 du 31 octobre 1973 relatif à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les

Établissements recevant du public prévoit des règles particulières sont soumises, à titre provisoire et jusqu'à la publication des textes prévus par l'article 17 précité, aux dispositions ci-après :

La R. A. T. P. doit aménager ses installations de façon à éviter la naissance et la propagation d'un incendie.

En particulier, aucun stockage de produits explosifs ou toxiques, ou de liquides inflammables, ne peut être effectué dans les gares et stations, sur les quais et sur les voies des parties souterraines, sauf pour les nécessités du service. Dans ce cas, ces produits ou liquides sont contenus dans des récipients fermés et disposés hors d'atteinte des voyageurs et des agents non qualifiés.

Toute galerie mettant en communication une partie souterraine avec les sous-stations ou postes de redressement doit être munie d'une porte pleine, à l'épreuve du feu, tenue fermée pour éviter l'envahissement du tunnel par des fumées ou flammes pouvant provenir de ces sous-stations; toutefois lorsque la sous-station ou le poste de redressement assure la ventilation du tunnel par la galerie, ou bien lorsque le poste de redressement est ventilé par de l'air pris en tunnel par la galerie, celle-ci peut présenter un débouché grillagé.

Chaque quai des gares et stations est équipé d'au moins un extincteur accessible au public et en bon état de fonctionnement.

Aucune installation fixe ou amovible non indispensable à l'exploitation du réseau ne doit entraver la circulation des voyageurs. Lorsque des matériels ou matériaux sont déposés à titre temporaire sur les quais ou dans les autres dépendances des réseaux de la R. A. T. P. accessibles au public, toutes dispositions sont prises afin que ces dépôts ne créent aucun risque pour la sécurité des voyageurs.

Les portes ou portillons contrôlant les passages susceptibles d'être utilisés par le public sont conçus pour donner le maximum de commodité et de sécurité à la circulation des voyageurs dans les conditions normales d'exploitation. En cas d'incident ces passages doivent permettre l'évacuation rapide des voyageurs sans compromettre leur sécurité.

Pendant toute la durée du service, les tunnels et les stations sont éclairés; toutefois, les accès extérieurs et les stations aériennes ne le sont que si l'éclairage naturel est insuffisant. Toutes les parties souterraines sont pourvues d'au moins trois circuits issus de deux sources d'alimentation. Deux de ces circuits sont raccordés sur chacune des deux sources d'alimentation, le troisième est alimenté normalement par l'une des deux sources et permute automatiquement sur l'autre source en cas de défaillance de la première.

La répartition et l'intensité des foyers lumineux doivent permettre la circulation des personnes, même au cas où un seul des éclairages subsisterait.

De plus, un éclairage d'une durée limitée alimenté par batterie locale permet en cas de disparition totale de l'éclairage normal l'évacuation des voyageurs.

Article 3.7.

Chaque rame comporte au moins un extincteur dans chaque cabine de motrice.

Article 3.8.

La R. A. T. P. prend les mesures propres à éviter le danger de contact accidentel des voyageurs avec l'appareillage électrique.

Elle est tenue de disposer dans les stations du réseau ferré des moyens de secours en cas d'accident; en particulier chaque station ouverte aux voyageurs est munie d'une boîte de secours de type agréé. L'appel aux services des sapeurs-pompiers et de police-secours fait l'objet de consignes spéciales permettant de provoquer une intervention rapide. Dans chaque station, les instructions concernant les dangers présentés par les courants électriques et notamment les premiers soins à donner en attendant l'arrivée du médecin sont affichées bien en vue.

Article 3.9.

Chaque quai des gares et stations du réseau ferré est équipé d'un dispositif d'appel permettant aux voyageurs d'alerter en cas de besoin l'agent responsable de la surveillance de la station.

Article 3.10.

La R. A. T. P. met à la disposition des voyageurs des appareils élévateurs dans les gares et stations qui comportent des dénivellations importantes, et des transporteurs horizontaux dans celles qui comportent des parcours étendus.

Lorsque les circonstances le permettent, des appareils élévateurs doivent être installés :

Dans toute station réunissant cette double condition que la distance verticale entre le sol ou débouché de l'accès et le quai dépasse dix mètres et que la distance verticale entre le plancher de la salle des recettes, d'une part et le quai ou le sol, d'autre part, dépasse six mètres ;

Dans les intercommunications des stations de correspondance, toutes les fois que la distance verticale entre les quais des lignes en correspondance est supérieure à huit mètres.

Article 3.11.

La R. A. T. P. est habilitée à établir dans le cadre de la réglementation existante les dispositifs destinés à produire et à transmettre les signaux de télécommunication nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Article 3.12.

Sont applicables à la R. A. T. P., pour les lignes du réseau ferré régional, les dispositions de l'article 10 du décret du 19 janvier 1934, modifié par le décret n° 59-390 du 14 avril 1958, qui détermine les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à l'obligation de maintenir les clôtures prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845.

Article 3.13.

Les règlements d'administration publique qui déterminent les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et la sécurité de l'exploitation des lignes ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent seront pris la R. A. T. P. entendue. Les dépenses qu'entraîne l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements sont à la charge de la R. A. T. P.

Les règlements relatifs à l'exploitation des lignes de la R. A. T. P. sont approuvés par le préfet de la région parisienne. Ils sont obligatoires, non seulement pour la R. A. T. P., mais encore pour quiconque utilise les installations de ces lignes.

TITRE IV

EXPLOITATION COMMERCIALE

Article 4.1.

Les tarifs des transports de voyageurs assurés par la R. A. T. P. sont fixés par le syndicat des transports parisiens selon les modalités établies par le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959.

Article 4.2.

La R. A. T. P. doit offrir un nombre de places suffisant pour faire face aux besoins normaux et réguliers du public.

Article 4.3.

La R. A. T. P. peut, en fonction des besoins du public, modifier la consistance du service, et notamment la fréquence de passage des trains, autobus ou autres véhicules. Lorsqu'elle modifie les heures de début ou de fin de service des lignes du réseau ferré elle en avise préalablement le syndicat des transports parisiens qui peut notifier son opposition dans le délai d'un mois.

La R. A. T. P. informe le syndicat des transports parisiens et le service chargé du contrôle de la fréquence des passages aux heures creuses et aux heures de pointe sur chaque ligne.

Article 4.4.

Les modalités selon lesquelles les horaires sont portés à la connaissance du public sont soumises aux conditions minimales ci-après :

4.4.1. Sur le réseau ferré urbain, des affiches placées sur chacun des quais renseignent les voyageurs sur les heures approximatives de passage des premiers et derniers trains ainsi que sur l'intervalle des passages aux heures creuses. Dans les stations de correspondance, l'affichage indique les heures de passage des premiers et derniers trains sur les différentes lignes en correspondance. Lorsque des stations se trouvent desservies à un intervalle supérieur à dix minutes, un tableau horaire des trains à destination ou en provenance de ces stations est affiché sur l'ensemble de la ligne concernée. Cet horaire ne comprend que les périodes correspondant à la desserte réduite définie ci-dessus ;

4.4.2. Sur le réseau ferré régional, les horaires de chaque ligne sont affichés dans toutes les gares et stations de cette ligne ;

4.4.3. Sur le réseau routier, les principales caractéristiques de l'exploitation des lignes (service du soir et du dimanche, heures de premier et du dernier passage, fréquence aux heures de pointe et aux heures creuses) sont indiquées au public dans les terminus et aux points d'arrêt des lignes intéressées.

En outre, des tableaux horaires sont affichés dans les bureaux stations gardés ainsi qu'aux points d'arrêt des lignes sur lesquelles les intervalles entre départs sont supérieurs à quinze minutes.

Article 4.5.

Lorsqu'une ligne du réseau ferré comporte plusieurs branches, les voyageurs sont informés de la destination des trains par un dispositif adéquat de signalisation; les quais des lignes sur lesquelles sont assurés, sur tout ou partie du parcours, des services directs et des services non directs sont équipés d'une signalisation indiquant les stations desservies par les trains.

Article 4.6.

Lorsque des changements importants et de longue durée sont apportés aux conditions d'exploitation d'une ligne ainsi que dans les cas de création, suppression, prolongement ou raccourcissement de ligne, le public en est prévenu plusieurs jours à l'avance par des affiches, par la presse et par tous autres moyens appropriés; en outre, lorsqu'un tel changement concerne une ligne de métro, un avis public est apposé dans les stations ou gares desservies par les lignes en correspondance avec la ligne concernée.

Article 4.7.

Les conditions dans lesquelles les paquets ou autres objets (valises, poussettes, skis, etc.) et les animaux de petite taille peuvent être admis dans les véhicules sont fixés par la R. A. T. P. et portés à la connaissance du public par des affiches et par la presse.

Article 4.8.

Les véhicules du réseau routier ne chargent et ne déchargent de voyageurs que dans des conditions assurant la sécurité des voyageurs. Normalement l'accès et la sortie des véhicules n'ont lieu qu'aux points d'arrêt.

Chaque point d'arrêt est signalé au public au moyen de plaques indicatrices qui portent, pour chacune des lignes le desservant, l'indication de la ligne et des principaux points desservis.

Article 4.9.

Les voitures, en service au réseau routier doivent porter, de manière très apparente, l'indication des principaux points de l'itinéraire et, en particulier à l'avant, celle du repère de la ligne et du point de destination de la voiture.

Les voitures sont munies, près de la porte d'accès, d'une plaque portant l'indicateur de la ligne.

Un plan comportant l'indication du sectionnement et des points d'arrêt ainsi que les dispositions relatives aux tarifs et les avis de service intéressant le public sont affichés à l'intérieur de chaque voiture en service.

Article 4.10.

Les agents de la R. A. T. P. sont habilités à veiller au bon ordre dans les voitures et les installations des réseaux et à l'application des règlements.

Article 4.11.

La R. A. T. P. peut faire assermenter les agents qu'elle charge soit de la perception des droits, soit de la surveillance et de la police de ses réseaux et de leurs dépendances. Elle doit faire assermenter les agents qui seraient chargés, conformément aux prescriptions de l'article R. 250-1 du code de la route, de constater les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement qui affectent la circulation, l'arrêt ou le stationnement de ses propres véhicules.

Article 4.12.

4.12.1. La R. A. T. P. n'assure aucun transport de marchandises. Les modalités d'exécution par la S. N. C. F. du service des marchandises sur les lignes du réseau ferré régional sont fixées par des conventions passées entre la R. A. T. P. et la S. N. C. F.

4.12.2. Les conditions dans lesquelles est assuré le transport des bagages enregistrés sur les lignes du réseau ferré régional sont fixées par la R. A. T. P. et la S. N. C. F.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Article 5.1.

L'Etat se réserve la faculté d'implanter le long des sections non souterraines des voies du réseau ferré régional, sans nuire au service du chemin de fer, les équipements nécessaires à l'établissement de lignes de télécommunications.

Les installations de lignes réalisées par l'administration des postes et télécommunications doivent satisfaire aux conditions de sécurité déterminées par le ministre chargé des transports, sur propositions de la R. A. T. P. et après avis du ministre chargé des télécommunications.

Les conditions d'établissement et d'exploitation de ces installations sont fixées par une convention passée entre l'administration des postes et télécommunications et la R. A. T. P. et approuvée par le ministre chargé des transports.

Article 5.2.

L'Etat peut autoriser la S. N. C. F. à raccorder sur les lignes du réseau ferré régional des lignes existantes ou des lignes nouvelles ouvertes au trafic des voyageurs dans le but de permettre la circulation de trains de voyageurs de la S. N. C. F. sur le réseau de la R. A. T. P. ou celle de trains de la R. A. T. P. sur le réseau de la S. N. C. F.

Des conventions passées entre la S. N. C. F. et la R. A. T. P. régissent les conditions d'établissement et d'exploitation de ces raccordements. Les dispositions de principe de ces conventions sont soumises au syndicat des transports parisiens dans le cadre des procédures d'approbation des avant-projets prévues au titre I^{er} du présent cahier des charges.

Article 5.3.

L'Etat peut autoriser la S. N. C. F. à raccorder sur les parties de lignes du réseau ferré régional situées hors de Paris des voies permettant d'y acheminer des trains destinés à assurer la desserte du service de marchandises sur ces parties de lignes.

La R. A. T. P. ne peut mettre aucun obstacle à ces raccordements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation des trains de voyageurs ni aucuns frais pour elle.

Des conventions passées entre la S. N. C. F. et la R. A. T. P. régissent les conditions d'établissement et d'exploitation de ces raccordements.

Article 5.4.

Lorsqu'un train de la S. N. C. F., de voyageurs ou de marchandises, circule sur les voies de la R. A. T. P., son mouvement est entièrement pris en charge par la R. A. T. P. Il est soumis à tous les règlements d'exploitation et de sécurité en vigueur sur la ligne utilisée.

Lorsqu'un train de la R. A. T. P. circule sur les voies de la S. N. C. F., il est soumis à tous les règlements d'exploitation et de sécurité en vigueur sur la ligne utilisée.

Article 5.5.

Sur demande de la S. N. C. F., la R. A. T. P. peut accepter des embranchements particuliers sur les lignes du réseau ferré régional. La R. A. T. P. construit, entretient et renouvelle à ses frais les installations nécessaires au raccordement de la voie particulière sur les voies du réseau ferré régional et perçoit de l'embranché les redevances y afférentes.

Les autres taxes, redevances, allocations et bonifications relatives à l'embranchement particulier sont comptabilisées, encaissées et payées par la S. N. C. F., qui assure les relations commerciales avec l'embranché.

Les traités passés avec les embranchés sont établis par la R. A. T. P., en accord avec la S. N. C. F., et signés par ces deux entreprises.

Au cas où la R. A. T. P. refuserait de donner son accord à une demande de création d'embranchement particulier, le ministre chargé des transports statue sur la demande, la R. A. T. P. et la S. N. C. F. entendues.

TITRE VI

DISPOSITIONS RELATIVES AU DOMAINE

Article 6.1.

Les biens immobiliers affectés aux exploitations de la R. A. T. P. comprennent :

Des biens appartenant à l'Etat, qui sont constitués par les voies ferrées d'intérêt général et leurs annexes nécessaires à l'exploitation composant le réseau régional ;

Des biens appartenant au syndicat des transports parisiens qui sont constitués, d'une part, par les biens de l'ancien département de la Seine et de la ville de Paris, au nombre desquels figurent notamment les lignes du métro urbain concédées avant le 1^{er} janvier 1963, dont le transfert au syndicat a été opéré en application de l'article 19 de la loi n° 84-707 du 10 août 1984 et d'autre part, par les prolongements, et leurs annexes nécessaires à l'exploitation, des lignes du métro urbain réalisées ultérieurement.

Des biens appartenant à la R. A. T. P. acquis ou construits par elle-même pour son propre compte.

Les actes qui confèrent éventuellement à la R. A. T. P. la construction ou l'exploitation d'autres lignes ou réseaux fixeront le régime des biens en dépendant.

Article 6.2.

Les biens immobiliers n'appartenant pas à la R. A. T. P. qui cessent de répondre aux exigences de l'exploitation ou de la technique peuvent être aliénés par les collectivités ou organismes propriétaires, à la demande de la R. A. T. P. Le produit de la vente est versé à un compte de remploi utilisé pour l'acquisition ou la construction d'immeubles nécessaires à l'exploitation.

Les biens immobiliers dont la R. A. T. P. est propriétaire sont librement aliénés par elle-même. Le produit de leur vente lui est acquis pour la totalité.

Article 6.3.

Le domaine affecté aux exploitations confiées à la R. A. T. P. est utilisé librement par elle pour les besoins de ces exploitations et des activités qui s'y attachent.

La R. A. T. P. peut consentir des locations, accorder des autorisations d'occupation du domaine public et percevoir les fruits et produits tels que loyers, redevances, revenus tirés de la publicité commerciale, sous réserve qu'il ne soit pas fait obstacle à l'accomplissement du service public.

Article 6.4.

Après la mise en exploitation de chaque ligne ou section de ligne, la R. A. T. P. fait faire à ses frais un bornage ainsi qu'un plan cadastral de la voie et de ses dépendances.

Les terrains acquis par la R. A. T. P. postérieurement au bornage général en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviennent partie intégrante de la ligne, donnent lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et sont ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE VII

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 7.1.

Les dispositions du présent cahier des charges sont applicables aux lignes exploitées par des modes de transport ressortissant à des technologies nouvelles dans la mesure où ces dispositions sont compatibles avec la nature particulière des modes de transport utilisés et, notamment, où elles ne sont pas en contradiction avec les « instructions techniques » établies par le ministre chargé des transports, qui se rapportent à chacun d'eux.

Article 7.2.

Sont applicables au réseau routier les dispositions des articles 40 (1^{er} alinéa, 71, 72, 83, 89, 90 et 91 du décret du 22 mars 1942 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Article 7.3.

En application de l'article 9 de la loi validée du 4 mars 1942 les frais de contrôle pour le métro urbain et le funiculaire de Montmartre sont calculés selon l'arrêté ministériel du 28 février 1951, éventuellement modifié ou remplacé par le ministre chargé des transports. Pour le calcul le funiculaire de Montmartre et le métro urbain seront considérés comme un réseau unique.

Les frais de contrôle pour les lignes du réseau ferré régional et pour les services routiers sont calculés selon les mêmes modalités. Pour le calcul les lignes du réseau ferré régional seront considérées comme formant un réseau et les services routiers comme formant un autre réseau; les coefficients K applicables respectivement à ces deux réseaux sont $K = 0,161677$ et $K = 0,209242$.

Article 7.4.

Les fonctionnaires et agents chargés du contrôle ont libre accès à tous les locaux de la R. A. T. P. et sont transportés gratuitement à toutes les places et même en surcharge dans les voitures.

Article 7.5.

Les ouvrages, installations et matériels qui, à la date d'entrée en vigueur du présent cahier des charges, ne seraient pas conformes aux dispositions des articles 2.2, 2.4, 3.6 (5^e, 8^e et 10^e alinéas), 3.9, 3.10 et 4.4.3 devront y être rendus conformes dans des délais fixés par le ministre chargé des transports. Toutefois, la R. A. T. P. est autorisée à ne procéder à aucune modification systématique sur les véhicules construits avant 1940.

SECRETARIAT D'ETAT A LA CULTURE

Commission régionale chargée de préparer l'établissement de l'inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la circonscription d'action régionale de Midi-Pyrénées.

INSTITUTION

Le secrétaire d'Etat à la culture,

Vu la loi n° 62-600 du 4 août 1962 portant approbation du quatrième plan de développement économique et social;

Vu le décret n° 64-203 du 4 mars 1964 instituant auprès du ministre des affaires culturelles une commission nationale chargée de préparer l'établissement de l'inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France;

Vu les décrets n° 59-171 du 7 janvier 1959 et n° 60-516 du 2 juin 1960 portant harmonisation des circonscriptions administratives;

Sur la proposition de la commission nationale chargée de préparer l'établissement de l'inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France,

Arrête :

Art. 1^{er}. — Il est institué une commission régionale chargée, sous le contrôle scientifique de la commission nationale susvisée, de préparer l'établissement de l'inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la circonscription d'action régionale de Midi-Pyrénées.

Le siège de cette commission régionale est fixé à Toulouse.

Art. 2. — Font partie de cette commission régionale les qualités :

Le préfet de la région Midi-Pyrénées ou son représentant;
Le vice-président désigné dans les conditions fixées par l'article 3 ci-dessous;

Le directeur régional des affaires culturelles ou le correspondant permanent des affaires culturelles;

Le recteur de l'académie de Toulouse;

Le conservateur en chef des archives de la Haute-Garonne;

Le conservateur régional des bâtiments de France;

L'inspecteur régional des monuments historiques;

Les architectes en chef de la région;

Le directeur régional de l'équipement;

Le directeur régional de l'agriculture;

Le délégué régional à l'environnement;

Le directeur des antiquités historiques;

Le directeur des antiquités préhistoriques;

Le président du conseil régional ou son représentant;

Le président du conseil économique et social ou son représentant;

Le directeur régional de la radiodiffusion et de la télévision;

Le colonel commandant la subdivision de gendarmerie.

Elle comprend en outre trente membres au maximum choisis en raison de leur compétence professionnelle et de l'intérêt qu'ils portent à l'inventaire général et qui sont nommés par arrêté du préfet de région pour des périodes de trois ans sur proposition du directeur régional ou du correspondant permanent des affaires culturelles.

Ces nominations peuvent être renouvelées.

Art. 3. — Le préfet de région est président de droit à la commission.

Le vice-président est désigné, pour des périodes de trois ans renouvelables, par arrêté du secrétaire d'Etat à la culture.

Art. 4. — La commission régionale se réunit au moins une fois par an sur la convocation de son président.

Les séances sont présidées par le vice-président lorsque le préfet de région n'y assiste pas personnellement.

Art. 5. — Peuvent être appelés à assister aux séances de la commission régionale, à titre consultatif et pour des questions déterminées, toutes personnes ou représentants d'organismes susceptibles de l'éclairer.

Art. 6. — La commission régionale élabore son règlement intérieur et définit sa structure interne en sous-commissions spécialisées et groupes d'étude.

Elle prévoit notamment la constitution dans son sein d'un comité permanent.

Ce comité permanent exerce les attributions qui lui sont confiées par délégation de la commission régionale.

Art. 7. — La commission régionale définit son programme d'activité qui est soumis à l'approbation de la commission nationale.

Elle peut notamment proposer la création de comités locaux dont l'institution sera prononcée par arrêté du secrétaire d'Etat à la culture.

Transports parisiens

EXPLOITATION

1. Régie autonome des transports parisiens (Chiffres établis le 1/7/75)

Unité : million F

Budget d'exploitation simplifié	1974	1975 (P)	Récapitulation des contributions extérieures	1974 Définitif	1975 (P)	1976 (P)
RECETTES			A. ÉTAT			
Recettes directes du trafic.....	1.336,3	1.402	Tarifs réduits.....	53,6	48,75	63
Remboursement de tarifs réduits.....	388,7	460	Indemnité compensatrice.....	979	1.062,25	1.210
<i>dont</i> ; C.H.T. (2).....	(310)	(378)	TOTAL.....	1.032,6	1.111	1.273
Recettes accessoires.....	311,6	408	B. COLLECTIVITÉ LOCALE			
Indemnité compensatrice.....	1.398,6	1.517	Tarifs réduits.....	25,1	33,25	37
TOTAL RECETTES.....	3.435	3.787	Indemnité compensatrice.....	419,6	454,75	518,5
DÉPENSES			TOTAL.....	444,7	488	555,5
Personnel.....	2.142,5	2.515	C. VERSEMENT TRANSPORT			
Énergie, entretien et divers.....	445,2	568,3	C.H.T.(2).....	310	378	490
Impôts et taxes.....	394,8	271,7	Renouvellement.....	190	270	325
Charges financières.....	292,2	332	TOTAL.....	500	648	815
Annuité de renouvellement.....	70	(1)	TOTAL A + B + C.....	1.977,3	2.247	2.643,5
Provisions.....	48	50				
SOLDE CRÉDITEUR.....	42,7	-				
	3.435	3.787				

(1) Totalemment pourvu par le versement transport.

(2) C.H.T. : Cartes Hebdomadaires de Travail.

Transports parisiens

EXPLOITATION

2. Société nationale des chemins de fer français

Service des voyageurs de la région parisienne

(Chiffres établis le 1/7/75)

Unité : million F

Budget d'exploitation simplifié (zone du Syndicat des Transports parisiens)	1974 (révisé)	1975 (P)	Récapitulation des contributions extérieures	1974 (révisé)	1975	1976 (prévisions budgétaires)
RECETTES			A. ÉTAT			
Recettes directes du trafic	485	534	Tarifs réduits	44	49	55 (1)
Remboursements de tarifs réduits	412	446	Indemnité compensatrice	200	308	297
<i>dont</i> : C.H.T. (2)	(350)	(376)	TOTAL	244	357	352
Indemnité compensatrice	287	440	B. COLLECTIVITÉS LOCALES			
TOTAL	1.184	1.420	Tarifs réduits	18	21	23,5
			Indemnité compensatrice	87	132	127
			TOTAL	105	153	150,5
DÉPENSES			C. VERSEMENT TRANSPORT			
Charges d'exploitation	927	1.151	C.H.T. (2)	350	376	492
Charges financières	96	163	Renouvellement	88	130	95
Dotations amortissements	33	12	TOTAL	438	506	587
T.V.A.	128	94	TOTAL A + B + C	787	1.016	1.089,5
TOTAL	1.184	1.420				

(1) S.E.T. : Secrétariat d'État aux Transports.

(2) C.H.T. Cartes Hebdomadaires de Travail.

Transports parisiens

INVESTISSEMENTS

1. Régie autonome des transports parisiens

(Chiffres établis le 1/7/75)

Unité : million F

Dépenses	1974		Dépenses (1)	1975	1976 (P)	Ressources	1974	1975	1976 (P)
	Budget	Dépenses compta- bilisées							
TITRE I <i>Extensions</i>			TITRE I <i>Extensions</i>			Subventions d'équipement.....	358	381,90	457
Méto régional.....	354,95	340,2	Méto régional.....	424,7	512,5	Annuité de renouvellement.....	70	"	"
Méto urbain.....	169,15	195,4	Méto urbain.....	155,3	132,4	Versement transport affecté au renouvellement.....	190	270	325
TOTAL titre I.....	524,1	535,6	TOTAL titre I.....	580	644,9	Versement transport.....	"	55	"
TITRE II <i>Accroissement de la capacité</i>			TITRE II <i>Amélioration de l'exploitation</i>			Emprunts.....	708	736,45	850
Méto régional.....	8,45	3	Méto régional.....	17	20,75	<i>dont</i> : F.D.E.S.....	(280)	(322)	"
Méto urbain.....	169,15	132,5	Méto urbain.....	270,5	294,15	Prêts du district.....	(65)	(93)	"
Réseau routier.....	14,9	5,8	Réseau routier.....	22,9	23	Marché financier.....	(363)	(321,45)	"
TOTAL titre II.....	192,5	141,3	TOTAL titre II.....	310,4	337,9	Ressources à dégager.....	"	"	20
TITRE III <i>Automatisation des réseaux</i>			TITRE III <i>Modernisation et gros entretien</i>			TOTAL.....	1.326	1.443,35	1.652
Méto régional.....	8	2,7	Méto régional.....	"	"				
Méto urbain.....	119,9	109,5	Méto urbain.....	"	"				
Réseau routier.....	5,8	8,2	Organismes communs et œuvres sociales.....	"	"				
TOTAL titre III.....	133,7	120,4	TOTAL titre III.....	216,2	239,3				

(1) Changement de structure du plan d'équipement en 1976.

Dépenses (1)	1974		Dépenses	1975	1976 (P)	Ressources	1974	1975	1976 (P)
	Budget	Dépenses comptabilisées							
TITRE IV <i>Modernisation et gros entretien</i>						<i>Report (Total).....</i>	1.326	1.443,35	1.652
Méto régional.....	"	"							
Méto urbain.....	"	"							
Organismes communs et œuvres sociales.....	"	"							
TOTAL titre IV.....	205	218,9							
TITRE V <i>Matériel roulant</i>			TITRE IV <i>Matériel roulant</i>						
Méto régional.....	9	7,3	Méto régional.....	8,75	32,2				
Méto urbain.....	214,7	242,1	Méto urbain.....	255,35	318,6				
Réseau routier.....	55	57,3	Réseau routier.....	69,15	79,1				
TOTAL titre V.....	278,7	306,7	TOTAL titre IV.....	333,25	429,9				
TITRE VI <i>Participations financières</i>			TITRE V <i>Participations financières</i>						
Participations financières.....	3	2,88	Participations financières.....	3,5					
TOTAL.....	1.337	1.326	TOTAL.....	1.443,35	1.652				
TOTAL T.T.C.....	(1.561)		TOTAL T.T.C.....	(1.672)	(1.905)	TOTAL.....	1.326	1.443,35	1.652

(1) Changement de structure du plan d'équipement en 1976.

Transports parisiens

INVESTISSEMENTS

2. Société nationale des chemins de fer français

Services des voyageurs de la banlieue parisienne

(chiffres exprimés en paiements T.T.C.)

(Chiffres établis le 1/7/75)

Unité : million F

Emplois	1974	Emplois (1)	1975	1976	Ressources	1974	1975	1976
Matériel roulant, mobilier et outillage.....	224	Infrastructures et gares nouvelles.....	460,8	598,1	Autofinancement.....	137	142,9	169
Installations fixes.....	116	Autres augmentations de capacité.....	49,6	98,1	Subventions d'équipement.....	59,4	93	193,7
Extension du réseau et gares nouvelles.....	236	Amélioration de l'exploitation.....	72,2	120,7	État.....	(28,7)	(47,4)	(26,25)
		Modernisation. — Renouvellement des installations.....	13,5	25,6	District.....	(30,7)	(45,6)	(107,45)
		Matériel roulant :			Versement transport employeurs (reliquat affecté aux extensions)	93,4	233,1	180
		— pour infrastructures nouvelles.....	106	50	Prêts du district.....	42,8	61,8	125,9
		— pour autres augmentations de capacité..	53,8	89	Autres emprunts et autres res- sources à dégager.....	203	309,6	343,2
		— renouvellement.....	178,2	156	TOTAL.....	540,6	840,4	1.011,8
					Remboursement d'emprunts.....	— 53	— 52	— 50
					TOTAL.....	487,6	788,4	961,8
					Récupération de taxes.....	88	145,7	175,7
TOTAL.....	576		934,1	1.137,5	TOTAL.....	576	934,1	1.137,5

oment de la structure de présentation.