

N° 19

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 10 octobre 1974.

PROPOSITION DE LOI

relative à la suppression de la prime de transports dans la Région parisienne et à son remplacement par une « Allocation Spéciale de Transport ».

PRÉSENTÉE

Par Mme Brigitte GROS,

Sénateur.

(Renvoyée à la Commission des Affaires sociales sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Depuis plus d'un quart de siècle, les salariés de la Région parisienne sont indemnisés pour leurs déplacements, en fonction d'un système archaïque qui s'est révélé, avec le temps, injuste sur le plan social et inefficace sur le plan économique.

C'est pourquoi, aujourd'hui, il paraît indispensable de procéder à la révision du système, afin de réduire les graves inégalités existant entre les différents types d'usagers et afin de favoriser la promotion des transports publics, dans une situation de crise due au renchérissement du prix de l'énergie.

Quand la prime de transports fut instituée en 1948 par le Gouvernement Henri Queuille pour dédommager les usagers les plus modestes de leurs frais, l'état géographique et démographique de la Région parisienne n'était pas du tout le même qu'aujourd'hui. A l'époque, la Région parisienne ne comptait que 6.704.000 habitants. Seule la proche banlieue se trouvait urbanisée et la distance moyenne entre le lieu d'emploi et le lieu de résidence n'excédait pas 8 kilomètres.

Mais en vingt-cinq ans, le Grand Paris a changé de nature, en devenant une agglomération qui représente 25 % de la population française. Autour de la capitale, la banlieue s'est étendue rapidement dans l'anarchie, et a pris l'aspect d'un tissu urbain chaotique caractérisé par des zones de peuplement dispersées.

Tel a été le regrettable résultat d'une urbanisation non maîtrisée, réalisée en comptant sur la seule rentabilité maximum de l'espace urbain, et en oubliant une concertation et un plan d'ensemble. Ainsi a-t-on laissé se construire de grands ensembles de logements sociaux à la périphérie, dans les départements de la grande banlieue, **au hasard** des terrains libres, sans prendre conscience du fait qu'il était indispensable, pour créer des unités de vie équilibrées et humaines, de réaliser parallèlement des zones d'activités professionnelles à proximité du périmètre urbanisé.

De plus, au gré du marché, de la spéculation et des intérêts privés, les emplois de bureau ont conquis progressivement le cœur de l'agglomération. Ainsi, au cours du V^e Plan, par exemple, on a constaté que 70 % des emplois tertiaires se sont concentrés à Paris

« intra-muros » et à La Défense. Et 30 % seulement en banlieue, là où précisément on portait l'effort sur la réalisation de nombreux logements. D'où l'accentuation, au fil des années, du phénomène cités-dortoirs et du déséquilibre emploi-logements.

Une telle accélération a eu pour conséquence directe d'allonger de plus en plus la distance entre le domicile et le bureau. La distance moyenne entre ces deux lieux est passée en vingt-cinq ans au niveau de 15 kilomètres. Sera-t-elle de 50 kilomètres en l'an 2000 ?

Sans doute, la prime de transports, avec son système forfaitaire, pouvait-elle se justifier il y a quelque vingt-cinq ans dans une agglomération aux contours urbains relativement stables. Mais, aujourd'hui ? Attribuer chaque mois la même somme à chaque salarié, du plus haut échelon au plus bas, à celui qui habite au centre ou à la périphérie, apparaît comme une aberration et une absurdité. En effet, le président-directeur général qui habite avenue Foch, et qui bénéficie d'une voiture de fonction, perçoit 23 francs par mois, comme sa dactylo qui demeure dans la banlieue la plus éloignée, qui gagne 1.200 francs par mois, et en dépense 121 pour sa carte mensuelle de transport.

Ainsi apparaît clairement l'incohérence du système en vigueur. D'une part, la prime de transport, telle qu'elle est accordée, ne tient pas compte des frais réels, d'autre part, elle n'est pas une aide aux salariés les plus modestes puisqu'elle est attribuée à tous. Enfin, elle ne fait pas de distinction entre les usagers des transports en commun et ceux du transport individuel.

Dans ces conditions, l'indemnité de transport n'a plus de raison d'être. Qui oserait nier, aujourd'hui, qu'elle ne répond plus à la vocation sociale pour laquelle elle avait été créée au lendemain de la guerre ? C'est pourquoi, nous proposons qu'elle soit remplacée par une « allocation spéciale de transport », avec pour principal objectif une réduction des dépenses des usagers éloignés de leur lieu de travail, injustement pénalisés en raison de l'importance de leurs déplacements quotidiens, en raison du temps qu'ils sont obligés d'y consacrer et de la fatigue physique et nerveuse qui en résulte.

Cette « allocation spéciale de transport » visera à atteindre deux buts.

Le premier, d'ordre social. Le deuxième d'ordre économique.

Sur le plan social d'abord. Elle représentera un nouvel avantage pour les salariés modestes qui doivent faire face à des dépenses de transport importantes, disproportionnées par rapport à leur niveau

de vie. Il est tout à fait anormal que certains d'entre eux soient obligés de consacrer jusqu'à 14 % de leur salaire à cet effet. Or, si sur le plan du logement, on a prévu pour eux une compensation financière modulée avec l'allocation-logement, pourquoi sur celui du transport, rien de semblable ne serait-il pas institué ?

Une « allocation spéciale de transport » doit être répartie selon des critères d'attribution comparables dans leurs principes à ceux de l'allocation-logement. Aussi, devra-t-elle tenir compte de deux éléments : l'importance du salaire et le coût du transport.

Sur le plan économique ensuite. Comme elle ne serait attribuée qu'aux usagers des transports en commun, elle incitera, par là même, certains salariés, alors privés de l'indemnité de transport et qui se rendent encore à leur travail en voiture, à l'abandonner au profit des transports publics devenus, de ce fait, nettement plus économiques.

Ainsi « l'allocation spéciale de transport » contribuerait à réduire la consommation d'énergie et s'inscrirait directement dans le cadre de la politique actuelle du Gouvernement. Les transports en commun, en effet, lorsqu'ils bénéficient d'un bon remplissage, consomment jusqu'à cinq fois moins d'énergie que la voiture particulière. Ce qui est considérable. Aujourd'hui, 54 % des habitants du Grand Paris utilisent les transports publics pour raisons professionnelles. C'est nettement insuffisant et toute action nouvelle en faveur de la promotion des transports en commun est donc souhaitable.

La gestion de cette nouvelle prestation sera confiée, au niveau de chaque entreprise, au service du personnel et au comité d'entreprise. Cette nouvelle association des représentants de la direction et de ceux du personnel, qui apprendront à connaître ensemble quels sont les véritables problèmes qui se posent à chaque travailleur pour se déplacer entre son domicile et son travail, sera sans doute féconde. Jusqu'à présent, on les a, de part et d'autre, insuffisamment considérés. Et les effets de cette nouvelle prise de conscience et de cette concertation seront sans nul doute salutaires dans l'intérêt même des usagers. « L'allocation spéciale de transport » sera financée par le fonds constitué par le montant actuel de la prime de transport de 23 francs par salarié. Elle sera répartie entre le personnel utilisateur des transports en commun. Le montant de l'allocation qui sera attribué à chacun, sera modulé et, par conséquent, différent puisqu'il dépendra du coût du transport et aussi de l'importance des revenus de chacun. Si ce système fonctionnait de façon satisfaisante, on devrait arriver au résultat suivant : dans chaque entreprise, chaque salarié devrait consacrer à ses titres de transports une part de son salaire

semblablement équivalente. La chose paraît possible puisque seront exclus de ce système les utilisateurs des transports individuels et les cadres. Par exemple, un cadre, au salaire de 5.000 francs par mois et qui emprunte le métro pour venir à son bureau et qui ne dépense que 23 francs de carte mensuelle, sera privé de l'allocation spéciale. Par contre, la sténo-dactylo de la même entreprise qui habite, par exemple, à Mantes-la-Jolie et qui achète sa carte mensuelle 121 francs par mois, pourrait bénéficier d'une allocation qui serait susceptible de représenter au moins le tiers de ses dépenses. Reste un problème que ne règle pas l'allocation spéciale : celui des salariés modestes qui ne peuvent utiliser les transports publics pour se rendre à leur travail, soit parce que leur lieu de résidence est par trop éloigné d'une gare ou d'une ligne de métro, soit parce que leurs horaires de travail ne correspondent pas à ceux des lignes qu'ils pourraient emprunter. Leur cas particulier devra être pris en considération, afin qu'ils puissent bénéficier d'une compensation financière particulière. Cette compensation sera prise en charge par l'entreprise en dehors de l'enveloppe réservée à l'allocation spéciale.

Si le système que nous proposons est voisin dans ses principes à celui de l'allocation-logement, il semble qu'il le soit également, et même beaucoup plus encore, de celui du chèque-restaurant. Comment fonctionne celui-ci ? Le personnel paye son ticket-restaurant le tiers de son prix réel. Chaque salarié perçoit donc une indemnité de fait de la part de l'entreprise pour que la somme qu'il consacre chaque mois à ses repas soit relativement minime. C'est également le service du personnel et le comité d'entreprise qui ont la charge de la gestion de ce service.

Aussi, la création d'une « allocation spéciale de transport » remplaçant l'indemnité de transport répond-elle directement à des préoccupations d'ordre social et d'ordre économique. Susceptible de réduire certaines inégalités, qu'ils estiment à juste raison inacceptables, les salariés de la Région parisienne l'appellent de leurs vœux. Ils pensent que la réforme prochaine des tarifs par la création d'une carte mensuelle, comme vient de l'annoncer le Premier ministre, est une mesure partielle et limitée. En effet, elle ne remédiera pas au fait que les usagers de la périphérie doivent payer leurs titres de transports beaucoup plus cher que les autres.

Veut-on le changement ? Veut-on la réforme ? Veut-on, chaque fois que cela est possible, lutter contre les inégalités et l'injustice sociale ? Voici un domaine où ces trois volontés pourraient trouver un point d'application utile sans entraîner, ni de la part de l'Etat, ni de la part de l'entreprise, des charges financières nouvelles.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Il est créé une « allocation-transport » versée mensuellement par tout employeur à ses employés dans la Région parisienne, utilisant les transports en commun pour se rendre à leur travail.

Art. 2.

Pour chaque employeur, le montant global de cette allocation sera calculé en fonction du coût horaire du S.M.I.C. et du nombre total des salariés de l'employeur situés dans la Région parisienne.

Art. 3.

Cette allocation-transport versée à chaque salarié utilisant les transports en commun pour se rendre au travail, sera fonction des frais de transports en commun effectivement engagés par le salarié.

Elle pourra être également dégressive en fonction du niveau de son salaire.

Art. 4.

La prime de transport instituée par les arrêtés ministériels du 28 septembre 1948 et du 28 janvier 1950, modifiés par les décrets n° 60-763 du 30 juillet 1960 et n° 67-566 du 13 juillet 1967, est abrogée.