

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 juillet 1962.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires sociales (1), sur les propositions de loi : 1° de MM. Camille VALLIN, Jean BARDOL, Léon DAVID, Mme Renée DERVAUX, MM. Adolphe DUTOIT, Louis NAMY et des membres du groupe communiste et apparenté tendant à étendre à tous les salariés des entreprises privées, quelle que soit la région où est situé leur lieu de travail, la prime spéciale uniforme mensuelle de transport instituée dans la première zone de la région parisienne par l'arrêté interministériel du 28 septembre 1948 ; 2° de MM. Francis DASSAUD, Gabriel MONTPIED, Michel CHAMPLEBOUX, André MERIC et des membres du Groupe socialiste et apparenté relative à l'extension de l'allocation de transport à l'ensemble des salariés du secteur privé de province,

Par M. Adolphe DUTOIT,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Roger Menu, président ; André Plait, André Dulin, Jean-Louis Fournier, vice-présidents ; Marcel Lambert, François Levacher, Louis Roy, secrétaires ; Ahmed Abdallah, Emile Aubert, Marcel Audy, Lucien Bernier, Joseph Brayard, Martial Brousse, Robert Burret, Omer Capelle, Mme Marie-Hélène Cardot, MM. André Chazalon, Marcel Darou, Francis Dassaud, Mme Renée Dervaux, MM. Adolphe Dutoit, Jean Fichoux, Lucien Grand, Georges Guéril, Paul Guillaumot, Jacques Henriot, Roger Lagrange, Arthur Lavy, Francis Le Basser, Bernard Lemarié, Paul Lévêque, Georges Marie-Anne, Louis Martin, André Méric, Léon Messaud, Eugène Motte, Joseph de Pommery, Charles Sinsout, Robert Soudant, Mme Jeannette Vermeersch, MM. Joseph Voyant, Raymond de Wazières.

Voir les numéros :

Sénat : 214 (1960-1961) et 200 (1961-1962).

Mesdames, Messieurs,

Les propositions de loi n° 214 de M. Vallin et des membres du groupe communiste et apparenté et n° 200 de M. Dassaud et des membres du groupe socialiste et apparenté ont le même objet : étendre à l'ensemble des salariés du secteur privé la prime spéciale uniforme de transport jusqu'ici attribuée aux seuls salariés de la première zone de la région parisienne (c'est-à-dire toutes les communes du département de la Seine et certaines communes des départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne).

Votre Commission a estimé que ces deux propositions devaient faire l'objet d'un rapport unique.

Historique et caractéristiques de la prime de transport.

Un arrêté du 28 septembre 1948 a institué une prime spéciale uniforme mensuelle de transport au profit des travailleurs salariés. Ces dispositions sont applicables aux entreprises industrielles et commerciales, aux professions libérales, aux offices publics et ministériels, aux syndicats, aux sociétés civiles et associations de quelque nature que ce soit, ainsi qu'aux organismes à statut légal spécial. Elles sont également applicables aux personnels des chemins de fer, des exploitations minières et des entreprises électriques et gazières.

Initialement fixée à 500 francs, le montant de cette prime a été porté à 800 francs par l'arrêté du 28 janvier 1950. Elle est attribuée aux salariés occupés dans les entreprises énumérées ci-dessus, dont le lieu de travail est situé dans la première zone de la région parisienne.

La loi n° 60-760 du 30 juillet 1960 a prévu que la prime spéciale uniforme de transport allouée aux salariés dont le lieu de travail est situé dans la première zone de la région parisienne serait assortie d'un supplément destiné à compenser, en totalité ou en partie, les frais résultant de l'augmentation des tarifs de transports ; le paiement de ce supplément étant obligatoire sous les sanctions prévues à l'article 31 z b du Livre I^{er} du Code du travail.

Le décret du 30 juillet 1960 a fixé ce supplément à 8 nouveaux francs, en précisant qu'il assurait forfaitairement la compensation de la majoration des tarifs de transports urbains (cartes hebdomadaires de métro, autobus et S. N. C. F. banlieue).

Cette majoration a pris effet à partir du 1^{er} août 1960.

Le montant de ce supplément est ramené à 2,40 NF pour les salariés qui bénéficient du transport gratuit sur les véhicules de la R. A. T. P., et à 5,60 NF pour ceux qui circulent gratuitement sur les lignes de banlieue de la S. N. C. F.

Le supplément de prime est payé dans les mêmes conditions et aux mêmes époques que la prime spéciale de transport.

Enfin, le décret disposait que ce supplément serait pris en considération pour le calcul de l'indice des 179 articles destiné à l'indexation du S. M. I. G.

La loi du 30 juillet 1960 précisait, d'autre part, que si les textes nécessaires à la réorganisation des transports de la région parisienne n'étaient pas déposés sur le bureau des Assemblées le 31 décembre 1960, les dispositions relatives à la prime de transport seraient caduques de plein droit.

Depuis l'intervention de la loi du 26 juillet 1957, les travailleurs à domicile se sont vu étendre le bénéfice des dispositions législatives et réglementaires applicables aux salariés. Il s'ensuit que l'indemnité de transport leur est due comme à tous les salariés. Selon la circulaire Travail et Main-d'Œuvre n° 18/60 du Ministre du Travail, cette prime doit leur être versée à raison de 1/25 de son montant mensuel par journée comportant des déplacements pour la remise du travail à exécuter ou pour la livraison du travail achevé.

Le supplément de cette prime instituée par la loi et le décret du 31 juillet 1960 leur est également dû dans les mêmes conditions.

Le montant de la prime est réduit pour les salariés bénéficiant de transport gratuit sur les véhicules de la Société des transports en commun de la région parisienne ou sur les lignes de la S. N. C. F. de la banlieue parisienne.

Elle n'est pas due lorsque le transport est intégralement assuré ou remboursé par l'employeur.

Aux termes de l'article 3 de l'arrêté du 28 septembre 1948, tous les salariés visés à l'article premier bénéficient de la prime de transport, à l'exception de ceux dont le logement est assuré par l'employeur dans des conditions telles que le salarié ne supporte aucun frais de transport pour se rendre à son lieu de travail. En conséquence, dès l'instant où le logement est assuré par l'employeur à titre d'accessoire du contrat de travail, dans des conditions telles que des frais de transport n'incombent pas au salarié, celui-ci ne peut prétendre au bénéfice de la prime et de son supplément ; au contraire, si l'occupation du logement est indépendante de l'existence du contrat de travail, on ne peut considérer que l'employeur assure le logement du salarié et celui-ci doit bénéficier de la prime de transport, quand bien même il n'aurait pas à engager de frais de transport pour se rendre à son travail. Il appartiendrait toutefois aux tribunaux de se prononcer souverainement sur ce point.

La prime de transport ne donne pas lieu au versement des cotisations de sécurité sociale et n'est pas prise en considération pour le calcul des indemnités des congés payés.

Extension de la prime à la province.

La somme de 16 NF ne compense pas les dépenses fort importantes que les travailleurs de la région parisienne ont à assumer pour leur transport, et il est évident que le taux de la prime devrait être augmenté pour tenir compte des hausses intervenues sur le prix des transports, mais l'atténuation qu'elle apporte aux frais exposés par les travailleurs qui en bénéficient n'est pas négligeable. Aussi s'explique-t-on que sa généralisation soit l'une des revendications essentielles des travailleurs de province. La loi du 23 décembre 1946 sur les conventions collectives avait prévu parmi les clauses facultatives des conventions nationales, l'indemnisation des déplacements, sans différencier les travailleurs de Paris de ceux de province.

L'anomalie de la situation actuelle n'a pas échappé au Parlement. Elle a provoqué de nombreuses questions écrites ou orales et le dépôt de plusieurs propositions de loi dans les deux assemblées.

Dernièrement, le Sénat a eu à connaître des questions orales de M. Dassaud (le 2 mai 1961) et de M. Vallin (le 29 mai 1962). Pour justifier sa position, le Gouvernement a essentiellement présenté deux arguments :

1° Depuis l'intervention de la loi du 11 janvier 1950, tout ce qui touche le salaire et ses accessoires n'est plus du domaine réglementaire. Une loi est donc nécessaire pour modifier le caractère de la prime ;

2° L'extension de la prime ressort plutôt du domaine de la convention collective.

Or, la discussion des conventions collectives n'ayant pas permis de régler le problème, le Parlement se doit de le trancher par une loi.

Pourquoi faut-il étendre aux travailleurs de province cette prime ? Les exemples que nous donnent les auteurs des propositions de loi se passent pratiquement de commentaires.

M. Vallin rappelle que, dans son département, des usines sidérurgiques, des usines textiles, des usines de produits réfractaires, des verreries, ont fermé leurs portes et que des milliers de travailleurs ont été ainsi contraints de faire chaque jour 50 à 100 km (aller et retour) pour se rendre à leur nouveau travail, à Lyon ou dans la banlieue lyonnaise.

M. Dassaud cite des exemples. Il parle de l'aciérie des Ancizes, qui occupe 2.500 ouvriers, lesquels, pour la plupart, viennent de la campagne qui environne cet établissement industriel.

Ceux qui viennent de Charbonnières-les-Vieilles paient 479,40 nouveaux francs de frais de transport par an, d'autres 564 nouveaux francs.

Il faut tenir compte, aussi, des dépenses non chiffrées, celles qui représentent les déplacements en mobylette ou autres moyens de transport habituellement utilisés par les travailleurs de province.

Pour ma part, je rappellerai quelques exemples choisis dans le département du Nord :

Dans le textile de Roubaix-Tourcoing, le principe du remboursement du déplacement n'existe pas dans la convention collective ou accords de salaires.

Il y a des entreprises qui remboursent les frais en partie et d'autres qui ne remboursent absolument rien.

Pourtant :

1° Il y a des jeunes travailleuses de la région minière qui dépendent de 4.000 à 7.000 francs pour leur transport.

A cela, il faut ajouter les heures passées dans l'autocar pour se rendre et revenir du travail, qui peuvent aller, selon les secteurs, entre une heure trente et deux heures chaque jour ;

2° Il y a les ouvrières et ouvriers de la banlieue de Roubaix et Tourcoing, qui utilisent le tramway ou autres moyens pour se déplacer au travail : les frais, pour eux, peuvent se situer aux environs de 2.400 à 3.000 francs par mois.

A Usinor-Denain, sur 9.000 ouvriers, 55 % viennent de l'extérieur (de la Somme, du Pas-de-Calais, du Valenciennois, de la région de Saint-Amand, du Cambrésis). Ces ouvriers ont donc un kilométrage à couvrir variant de 5 km environ, pour la région du Valenciennois, à 30 et 40 km pour ceux venant du Cambrésis... Pour ceux du Pas-de-Calais et de la Somme, ils viennent d'encore plus loin. La direction alloue une prime de transport : une prime minimum, pour ceux qui utilisent la bicyclette, et une prime, qui reste quand même très minime, pour ceux utilisant les autocars mis à leur disposition par l'entreprise ou par des entrepreneurs privés.

Pour les ouvriers du Cambrésis, il existait, il y a quelques années, un train, dit « train du Cambrésis », qui assurait le transport gratuit des ouvriers. Mais la suppression du train a entraîné, pour ces ouvriers, des dépenses et difficultés supplémentaires.

L'usine Massey - Ferguson, à Marquette-lès-Lille, fonctionne avec 50 % d'ouvriers venant de la banlieue de Lille et 50 % venant de la banlieue extérieure (Armentières, Hazebrouck, Bailleul, des Flandres en général).

A l'usine d'habillement d'Annœullin-Provins, le transport est assuré par les patrons, mais payé par les travailleurs.

Dans cette région, on peut citer l'exemple d'un jeune apprenti qui est payé 8.000 anciens francs par mois et qui dépense mensuellement 4.000 anciens francs de frais de transport.

Dans les textiles de Seclin, les frais de transport non remboursés sont de l'ordre de 1.500 à 5.000 anciens francs par mois.

Ces exemples montrent combien les frais de déplacements réduisent les salaires.

A cette injustice, il convient d'ajouter les heures passées pour accomplir le parcours. C'est ainsi que l'on peut voir des ouvriers qui doivent être absents de leur foyer dix, onze et même douze heures, pour une présence effective et payée à l'usine de huit heures, le temps passé sur la route n'étant pas considéré comme temps de travail. C'est pourquoi une autre revendication est mise en avant par ces ouvriers : avec le paiement des frais de transports, ils demandent que le temps passé sur la route soit considéré comme temps de travail.

Les causes de cet état de fait sont multiples. La concentration industrielle, la mécanisation de l'agriculture, qui privent de leur emploi une grande masse d'ouvriers agricoles, conduisent ceux-ci à s'embaucher dans des entreprises industrielles parfois très éloignées de leur domicile.

Une autre raison milite en faveur de l'extension de la prime de transport aux travailleurs de province : ces derniers sont déjà sévèrement pénalisés par les abattements de zone qui jouent tant sur les salaires que sur les allocations familiales. Les salariés agricoles, payés au taux du salaire minimum garanti agricole, subissent un abattement de 17 % par rapport aux travailleurs de l'industrie ou du commerce payés au S. M. I. G.

Mais l'écart réel entre les salaires moyens de Paris et de province est bien supérieur à celui qui résulte des zones, alors que le coût de la vie en province, sensiblement le même que celui de Paris, ne justifie pas pareille anomalie.

Les statistiques de l'I. N. S. E. E. font ressortir que la variation, d'année en année, des salaires moyens est sensiblement la même dans tous les départements, mais l'écart en valeur absolue va grandissant entre la région parisienne et les départements à bas salaires ; alors qu'en 1956 la différence entre la moyenne des salaires masculins de la Seine et de la Creuse était de :

$$346.000 \text{ F} - 413.000 \text{ F} = 433.000 \text{ F},$$

en 1960, cette différence était de :

$$12.039 \text{ NF} - 4.919 \text{ NF} = 7.120 \text{ NF}.$$

Le tableau ci-après — extrait de l'avis donné par M. le président Menu sur le IV^e Plan — nous fournit quelques exemples de l'évolution des salaires nets annuels moyens de 1956 à 1960, par sexe, pour les secteurs privé et semi-public.

LIEU	1956	1957	1958	1959	1960
	(En milliers de francs.)				(En NF.)
France entière :					
Ensemble des deux sexes....	535	591	658	700,2	7.701
Hommes	593	657	731	779,1	8.520
Femmes	374	408	455	484	5.371
Seine :					
Ensemble des deux sexes....	716	796	886	964,7	10.277
Hommes	846	943	1.043	1.141,2	12.039
Femmes	474	525	591	629,3	6.953
Seine-et-Oise :					
Ensemble des deux sexes....	669	749	839	854,4	10.025
Hommes	749	844	941	950,2	11.248
Femmes	449	494	556	582,9	6.604
Marne :					
Ensemble des deux sexes....	472	514	581	622	6.812
Hommes	521	566	642	689,9	7.513
Femmes	332	368	403	427,0	4.632
Pas-de-Calais :					
Ensemble des deux sexes....	465	516	575	612,8	6.400
Hommes	494	549	615	652,9	6.811
Femmes	303	323	347	385,0	4.139
Creuse :					
Ensemble des deux sexes....	383	353	384	467,0	4.799
Hommes	413	364	391	500,9	4.919
Femmes	295	321	354	355,3	4.297
Gers :					
Ensemble des deux sexes....	308	342	397	407,9	4.716
Hommes	330	373	424	425,2	4.878
Femmes	226	226	304	320,6	4.035
Vendée :					
Ensemble des deux sexes....	345	347	391	427,5	4.614
Hommes	370	370	419	457,6	4.929
Femmes	266	284	313	326,0	3.591

Discussion des propositions en Commission.

Votre Commission s'est prononcée, à *l'unanimité*, en faveur de l'extension de la prime de transport aux salariés de province, afin de réduire un peu ces écarts anormaux entre les salaires de la région parisienne et de la province.

Elle a ensuite débattu du point de savoir si la prime doit être uniforme et forfaitaire ou variable en fonction de la distance séparant la résidence du lieu de travail.

Elle vous propose de décider que la prime sera uniforme. Elle considère, en effet, que :

1° Dans la région parisienne, cette prime est forfaitaire et uniforme ;

2° L'institution d'une prime différenciée ne modifierait pas la situation du marché du travail dans les régions où la main-d'œuvre est recherchée, mais pourrait être dangereuse dans les zones où le travail est rare et la main-d'œuvre abondante. Les entreprises auraient, en effet, la tentation d'embaucher de préférence les travailleurs dont la résidence est proche. Ceux qui, habitant loin des centres de travail sont déjà les plus défavorisés, risqueraient de ne trouver que très difficilement à s'embaucher ;

3° L'application de taux dégressifs se heurterait à des difficultés matérielles (appréciation de la distance, du meilleur parcours, du choix du véhicule, etc.).

Les règles constitutionnelles interdisant au Parlement de prendre l'initiative en ce qui concerne les agents de l'Etat, nous ne pouvons qu'émettre un vœu : celui que le Gouvernement fasse pour ses fonctionnaires et agents le même effort que celui que nous voulons mettre en toute connaissance de cause à la charge des entreprises privées.

En conclusion, votre Commission vous propose d'adopter la proposition de loi dont la teneur suit :

PROPOSITION DE LOI

relative à l'extension de la prime de transport à l'ensemble des salariés du secteur privé de province.

« Les salariés des entreprises privées, quelle que soit la région où est situé leur lieu de travail, bénéficieront des dispositions des arrêtés interministériels des 28 septembre 1948 et 28 janvier 1950 concernant la prime spéciale uniforme mensuelle de transport allouée aux salariés de la première zone de la région parisienne et de celles du décret n° 60-763 du 30 juillet 1960 relatives à l'institution d'un supplément à la prime de transport. »