

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 décembre 1972.

## PROPOSITION DE LOI

*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,*

### PRÉSENTÉE

Par MM. Jacques DUCLOS, Antoine COURRIERE, Henri CAILLAVET et les membres des groupes communiste (1), socialiste (2) et apparenté (3),

### Sénateurs.

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

(1) *Ce groupe est composé de :* MM. André Aubry, Jean Bardol, Serge Boucheny, Fernand Chatelain, Georges Cogniot, Léon David, Jacques Duclos, Jacques Eberhard, Roger Gaudon, Mme Marie-Thérèse Goutmann, M. Raymond Guyot, Mme Catherine Lagatu, MM. Fernand Lefort, Louis Namy, Guy Schmaus, Louis Talamoni, Hector Viron.

(2) *Ce groupe est composé de :* MM. Charles Alliès, Auguste Amic, Clément Balestra, André Barroux, Aimé Bergeal, Marcel Brégégère, Jacques Carat, Marcel Champeix, Félix Ciccolini, Antoine Courrière, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Marcel Darou, Michel Darras, Roger Delagnes, Emile Dubois, Emile Durieux, Léon Eeckhoutte, Abel Gauthier, Jean Geoffroy, Pierre Giraud, Léon-Jean Grégory, Marcel Guislain, Henri Henneguelle, Maxime Javelly, Robert Lacoste, Georges Lamousse, Robert Laucournet, Jean Lhospiéd, Marcel Mathy, André Méric, Gérard Minvielle, Paul Mistral, Gabriel Montpied, Jean Nayrou, Paul Pauly, Jean Péridier, Maurice Pic, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Robert Schwint, Abel Sempé, Edouard Soldani, Marcel Souquet, Edgar Tailhades, Henri Tournan, Fernand Verdelle, Maurice Vérillon, Emile Vivier.

(3) *Rattaché administrativement au groupe socialiste :* M. Fernand Poignant. — *Apparenté au groupe communiste :* M. Marcel Gargar.

Prime de transport. — Salaires.

## EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'arrêté interministériel du 28 septembre 1948, pris en vertu de l'article 11 de la loi du 23 septembre 1946 relative aux conventions collectives, a attribué une prime spéciale uniforme mensuelle de transport aux salariés des entreprises et administrations dont le lieu de travail est situé dans la région parisienne. Son montant a été fixé à 20 francs par décret n° 67-566 du 13 juillet 1967.

Cette prime, à la charge des employeurs, est loin de compenser les dépenses de transport fort importantes de ses bénéficiaires en raison du coût élevé des transports parisiens (métro, autobus, S. N. C. F.).

Elle ne constitue qu'une atténuation des frais de transport supportés par ces travailleurs. Cet avantage devrait être étendu aux salariés de tous les départements.

En effet, d'une façon générale, les salariés doivent parcourir, en province comme à Paris, pour se rendre sur le lieu de leur travail, des distances souvent très longues.

En premier lieu, avec l'accélération de la concentration industrielle, des entreprises ont dû cesser ou modifier leur activité. La main-d'œuvre ainsi rendue disponible a été dans l'obligation de rechercher du travail dans d'autres localités que celles de sa résidence.

Par ailleurs, la mécanisation de l'agriculture, en privant de leur emploi un grand nombre d'ouvriers agricoles, conduit ceux-ci à s'embaucher dans des entreprises industrielles parfois très éloignées de leur domicile. Il en est de même pour les milliers de petits paysans auxquels leur exploitation ne permet plus de subvenir à leurs besoins, compte tenu de la politique agricole du Gouvernement.

Enfin, la crise aiguë du logement est un élément qui contraint les salariés à effectuer des déplacements longs et coûteux.

Dans les agglomérations où des efforts ont été entrepris en vue de construire de nouveaux logements, les groupes d'H. L. M. ou les « grands ensembles » ont été édifiés sur des terrains disponibles en des lieux éloignés des localités industrielles.

Il en résulte un accroissement du parcours que doivent accomplir les salariés pour se rendre sur le lieu de leur travail.

L'extension de la prime de transport à tous les salariés, quelle que soit la région où est situé leur lieu de travail, est donc entièrement justifiée.

La présente proposition de loi s'inscrit dans le cadre de la politique des transports radicalement nouvelle que propose le programme commun des partis de la gauche. Il prévoit notamment qu'une priorité sera donnée au développement des transports en commun et que les tarifs de ceux-ci seront limités à un niveau modeste.

La présente proposition de loi se limite aux seules entreprises privées afin d'éviter qu'elle soit frappée d'irrecevabilité en vertu de l'article 40 de la Constitution. Il serait souhaitable que le Gouvernement prenne l'initiative de faire bénéficier tous les fonctionnaires de dispositions analogues, en élargissant à l'ensemble des personnels de l'Etat le champ d'application du décret n° 67-699 du 17 août 1967, qui d'ailleurs devrait être modifié dans un esprit plus libéral et plus généreux.

Nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir l'adopter.

## PROPOSITION DE LOI

### Article unique.

Les dispositions des arrêtés interministériels des 28 septembre 1948 et 28 janvier 1950, celles des décrets n° 60-763 du 30 juillet 1960 et n° 67-566 du 13 juillet 1967 sont applicables sur l'ensemble du territoire national à tous les salariés des entreprises privées ainsi qu'aux salariés des exploitations agricoles.