

Deuxième séance du jeudi 30 octobre 2008

Présidence de Mme Danièle Hoffman-Rispal,
vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

Projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2009

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2009 (n^{os} 1157, 1211).

....

Article 18

Mme la présidente. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 18.

La parole est à M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Sur cette question de la prime transport, mon avis est assez partagé. C'est un engagement fort du Président de la République. Notre élection en tant que parlementaires de la majorité étant liée à l'élection de Nicolas Sarkozy, nous sommes également liés par ses promesses.

Cela dit, il faut mettre en place cette mesure de manière intelligente. La situation n'est pas la même partout en France. Toutes les entreprises n'ont pas la même capacité à financer ce dispositif.

Il faut donc éviter, comme cela a été fait pour les 35 heures, de mettre tout le monde sous la même toise de manière autoritaire. Sur ce sujet, sans renier les objectifs, je crois que la bonne méthode est de laisser les partenaires sociaux négocier, quitte à leur fixer une date butoir au-delà de laquelle l'Etat prendra ses responsabilités, pour reprendre la formule consacrée.

Cela serait pleinement cohérent avec la politique de rénovation du dialogue social menée depuis 2007.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Tian.

M. Dominique Tian. Avec cet article 18, une taxe vient s'ajouter à deux autres taxes.

En effet, d'une part, nous avons adopté une taxe sur la participation en début d'après-midi. C'est donc quelque chose de plus qui s'impose aux entreprises, en tout cas les plus vertueuses, celles qui ont signé des accords de participation ou qui ont participé à la retraite de leurs salariés.

D'autre part, il y a aura bientôt une pénalité de 1 % pour ceux qui n'auraient pas signé d'accord pour l'emploi des seniors.

J'ajoute que cette nouvelle taxe n'est pas issue d'un accord entre les partenaires sociaux, puisque, comme vient de le dire Lionel Tardy, ceux-ci ne se sont pas mis d'accord. On dira plutôt que c'est un geste envers certains syndicats que le Gouvernement souhaite faire.

Cette nouvelle taxe va toucher tous les employeurs de France, pas seulement les chefs d'entreprise ou les grandes entreprises. Tous ceux qui emploient une personne devront la payer, sur l'ensemble du territoire national. C'est donc une mesure assez forte.

Je ne vois pas ce qu'elle apporte en termes de pouvoir d'achat. Chacun sait que la prime transport ne fait que déplacer le problème, puisqu'elle sera évidemment répercutée sur les prix pratiqués par les entreprises. Il y a donc toujours quelqu'un qui paie à un moment ou à un autre.

Ensuite, je ne pense pas que cette taxe soit bien conforme au Grenelle de l'environnement. *A priori*, il me semble que rembourser des frais de carburant n'est pas vraiment dans l'esprit de ce qui a été voté il y a quelque temps.

Mme Martine Billard. Vous avez mal lu l'article 18 !

M. Dominique Tian. Je rappelle également que les entreprises, y compris celles de province, financent déjà très largement, à travers le versement transport, les transports collectifs, à hauteur d'environ 3,7 milliards d'euros, ce qui est déjà tout à fait considérable.

J'avoue ne pas très bien comprendre l'intérêt de cette taxe.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. Au contraire, j'ai compris, moi, l'intérêt, non pas de cette « taxe », mais de cette disposition qui vise à répondre à un besoin réel et à corriger une injustice criante.

Besoin réel, parce que, comme l'a démontré le Grenelle de l'environnement, il convient de développer l'utilisation des transports en commun. C'est une question de bon sens, mais aussi de protection de la planète, des ressources et de la qualité du transport.

En outre, cela permettra probablement d'économiser, pour les transférer sur d'autres modes de transports – urbains, périurbains ou autres –, les sommes colossales qui sont aujourd'hui affectées à la route. Selon les informations dont nous disposons, il semblerait que les plans de relance qui se concoctent actuellement donnent une place prépondérante, à nouveau, au secteur routier, et ce alors que les projets de tramway ou de transport en site propre souffrent cruellement de l'insuffisance de l'investissement et de la participation de l'État.

Quand cette disposition a été annoncée par le Premier ministre à grands renforts d'interviews et de déclarations, nous avons été quelque peu surpris : enfin une mesure qui, outre qu'elle est une mesure de bon sens, aura une efficacité certaine, du moins dans l'un de ses deux aspects. En effet, elle étend à l'ensemble du territoire national ce qui existe déjà pour l'Île-de-France.

Toutes les organisations de transport collectif urbain, que ce soit en Île-de-France ou en province, bénéficieront de cette disposition, tout comme les usagers. Mais les entreprises en seront elles aussi bénéficiaires, car l'amélioration des dessertes renforce l'attractivité des territoires, et donc celle des entreprises.

M. Patrick Roy. Très juste !

M. Roland Muzeau. Nous soutenons donc cette mesure extrêmement importante.

La seconde mesure contenue dans cet article est un peu plus aléatoire, reconnaissons-le, puisqu'elle est laissée à la discrétion des employeurs. Elle est soumise au fameux « dialogue

social » : on imagine bien qu'il n'y aura pas beaucoup de lieux où cette prime de 200 euros sera versée.

Si cet article n'offre pas de solution miracle, il est au moins un début de réponse au problème que constituent, d'une part, la cherté des carburants, et d'autre part, l'obligation où se trouvent certains salariés d'utiliser leur véhicule personnel pour se rendre à leur travail.

Ces deux dispositions ont donc un intérêt évident.

En outre, il faut souligner, chers collègues de la majorité, que vous devriez tirer les conséquences des dispositions que vous avez votées récemment. Je pense à l'obligation pour un chômeur d'accepter un emploi situé à deux heures de son domicile, sous peine de voir suspendu le versement de ses indemnités de chômage.

Mme Martine Billard. Eh oui !

M. Roland Muzeau. Quand on impose de tels trajets, y compris pour des emplois mal payés et dont les horaires sont tellement atypiques qu'on a du mal à les pourvoir, on ne peut pas ensuite refuser une disposition telle que celle qui est contenue dans l'article 18.

Cela étant, il y a une solution préférable à cette prime de 200 euros : c'est l'augmentation des salaires. Elle aurait un double mérite, puisque, outre son caractère pérenne, elle donnerait lieu à cotisations sociales. Cela permettrait, aussi bien pour les retraites que pour l'assurance maladie, d'alimenter les comptes sociaux, qui en ont bien besoin. L'augmentation des salaires aiderait les salariés, qui ont à assumer des charges de transport bien supérieures à ce qui est acceptable.

Mme la présidente. La parole est à **Mme Martine Billard**.

Mme Martine Billard. Comme le rappelle l'exposé des motifs de l'article 18, les 17,7 millions de Français qui, chaque jour, se déplacent pour se rendre à leur travail, parcourent, en moyenne individuelle, 52 kilomètres.

Les salariés ont besoin d'aller travailler, mais les entreprises ont aussi besoin que les salariés puissent venir au travail.

Le droit en vigueur comprend des dispositifs obligatoires, et d'autres facultatifs. À l'heure actuelle, le seul dispositif obligatoire concerne les transports publics en Île-de-France, selon un système qui a été mis en place en 1982 et qui est relatif au financement des transports publics urbains.

L'employeur, y compris du secteur public, situé dans la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports dans la région Île-de-France prend en charge au moins 50 % – cette proportion a été fixée par voie réglementaire – du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements accomplis au moyen de transports publics de personnes, entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Cette participation de l'employeur apparaît effectivement sur les fiches de paie. Elle couvre 50 % du prix des abonnements sur onze mois, et non sur douze, parce qu'il est tenu compte d'un mois de congé payé. La participation facultative de l'employeur, au-delà des 50 % sur onze mois, est considérée comme un avantage en nature. Les entreprises ne la proposent pas, et les salariés n'y auraient pas vraiment intérêt.

Cette prime est limitée à la zone de compétence du STIF, le Syndicat des transports d'Île-de-France. Selon les estimations, 1,4 million de salariés en bénéficient dans le secteur privé, ainsi que 200 000 fonctionnaires.

Un tel dispositif n'existe pas pour les transports en véhicule motorisé personnel. Il existe, pour l'ensemble du territoire national, une indemnité kilométrique versée aux salariés qui utilisent leur

véhicule personnel, notamment en cas de déplacement pour le compte de l'entreprise. Mais elle est facultative, tout comme est facultatif le fameux chèque transport introduit dans la loi de décembre 2006 pour le développement de la participation et de l'actionnariat salarié. D'après le rapport, cette loi n'a donné lieu à aucune émission de chèque, ce qui prouve bien que l'incitation n'est pas toujours suffisante,...

M. Dominique Tian. Absolument !

Mme Martine Billard. ...et qu'il faut bien, parfois, quelques obligations.

Le coût du déplacement entre le domicile et le travail est l'une des principales contraintes qui peuvent conduire au refus d'un emploi. De ce point de vue, mon collègue Roland Muzeau a d'ailleurs souligné l'incohérence de la loi sur les droits et devoirs des chômeurs.

Ces dernières années, nous avons assisté à l'envolée des prix des carburants automobiles. Il est expliqué, dans l'exposé sommaire de l'amendement, que compte tenu de la chute momentanée du prix du pétrole, il ne fallait plus se préoccuper de ce dispositif. C'est légiférer à courte vue ! Croyez-vous vraiment que cette baisse conjoncturelle des prix, due à la crise et à la crainte d'une récession, sera durable alors que les réserves pétrolières diminuent et que la consommation augmente dans les pays les plus riches et dans les pays émergents en dehors de la période de récession ? Bien sûr que non ! Or le budget transport est le deuxième poste de dépenses des ménages, derrière le logement mais devant l'alimentation. Le coût des déplacements en voiture entre le domicile et le travail devient exorbitant. Il représentait en moyenne 14 % des dépenses en 2000, contre 17,5 % aujourd'hui. Mais, dans toutes les grandes agglomérations où la hausse du prix de l'immobilier a amené les couches populaires à s'éloigner de plus en plus des centres-villes, le budget transport peut représenter entre 20 % et 25 % des dépenses des salariés qui sont payés au SMIC. Or 77 % des emplois sont concentrés dans des pôles urbains où n'habitent que 63 % des salariés.

Vous comprendrez donc que les députés Verts soutiennent la première partie du dispositif qui est proposé dans ce texte de loi. Pour une égalité entre les salariés, nous souhaitons que le dispositif dont bénéficient ceux d'Île-de-France soit étendu aux autres. Ce dispositif est juste socialement et bon pour la planète, comme l'a dit Roland Muzeau. Il est en effet conforme au Grenelle de l'environnement dont vous vous êtes félicités et sur lequel les Verts se sont abstenus en raison de la relance de la partie autoroutière. Compte tenu du réchauffement climatique et de l'émission de gaz à effet de serre, nous disons que l'on ne peut plus attendre, qu'il faut faire des efforts dès maintenant, car il y a urgence. Favoriser les transports collectifs partout où ils existent fait partie de ces efforts, et nous considérons qu'il est normal que le coût du transport entre le domicile et le lieu de travail soit partagé entre l'employeur et le salarié. Nous soutenons donc le dispositif proposé par l'article 18 et nous proposons même, mais nous y reviendrons, qu'il soit étendu aux abonnements vélos en libre-service, comme cela existe dans plusieurs villes de France. L'un des dirigeants de l'UMP souhaite l'étendre à son département des Hauts-de-Seine. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Benoist Apparu. Et les semelles de chaussures aussi !

Mme Martine Billard. Vous pouvez caricaturer, mais on verra si vous continuez à le faire dans dix ou quinze ans, quand la vie sur la planète deviendra de plus en plus difficile à cause des émissions de gaz à effet de serre et du réchauffement climatique !

M. Roland Muzeau. Tout à fait !

Mme Martine Billard. Vous êtes jeunes, pourtant ! Vous pourriez être un peu plus réceptifs !

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Terrasse.

M. Pascal Terrasse. Nous avons assisté, il y a quelques jours, à une forme de mélodrame, pour ne pas dire d'incohérence, entre ce que nous disait ici même, à l'occasion de l'examen du projet

de loi de finances, Éric Woerth s'agissant de ce chèque-transport, et ce que nous disait, au même moment, en commission des affaires sociales, M. le rapporteur en défendant son amendement soutenu par le président de la commission. On ne peut dire une chose ici, dans l'hémicycle, et le contraire en commission.

Le chèque-transport répond à une forte sollicitation des organisations syndicales et traduit un engagement pris devant elles par le ministre du travail. Revenir sur ce dispositif reviendrait, pour le Gouvernement, à revenir sur des engagements qu'il a pris devant les partenaires sociaux.

En commission des affaires sociales, le président Méhaignerie nous a donné une série d'arguments visant à opposer ce qui relève du salaire net au revenu annexe. C'est un vrai débat. On ne peut pas dire qu'il n'existe pas. Notre pays se caractérise depuis de nombreuses années par toute une série de revenus annexes dont certains échappent au panier fiscal social et les salariés demandent que leur pouvoir d'achat soit amélioré. Cela dit, cet article ne règle pas le problème du salaire net consigné au bas de la fiche de paie. Nous devons avoir ce débat. Évidemment, les salariés attendent une amélioration de leur pouvoir d'achat et du salaire net. Il n'en demeure pas moins que les revenus annexes font partie de l'ensemble des revenus.

Comme l'ont dit certains de mes collègues, il y a déjà une panoplie d'éléments qui s'ajoutent au salaire net – indemnités kilométriques défiscalisées, remboursement des frais de déplacement, etc. Pour la région Île-de-France, il existe un dispositif particulier. Dans le cadre de la LOPSI, une série d'orientations visent à promouvoir les plans de déplacement des administrations et il serait bon que l'État puisse s'accorder avec les collectivités territoriales pour que l'on arrive à instaurer, avec les gestionnaires des réseaux – je pense non seulement aux régions, mais aussi aux départements –, de véritables plans de déplacement des administrations.

J'en viens à cette prime de transport à laquelle le groupe socialiste est évidemment très favorable. D'après les estimations qui nous sont données par le ministère, près de 1,4 million de salariés seraient concernés par ce dispositif, pour un coût de 390 millions d'euros, et environ 200 000 fonctionnaires, pour un coût de 55 millions d'euros. Il faudrait d'ailleurs que M. le ministre nous dise si les fonctionnaires concernés seront les seuls fonctionnaires de l'État ou si ceux des collectivités territoriales le seront également. Si ces derniers le sont, ce que nous souhaitons, nous voudrions savoir s'il y aura une compensation des 55 millions d'euros. Je vous rappelle en effet que nous avons inscrit dans la Constitution la compensation, à l'euro près de tout transfert de charges. Or, pour le moment, je ne vois pas la moindre compensation pour les collectivités territoriales.

Enfin, au-delà de la problématique de cette prime de transport, il ne serait pas inutile de se référer aux travaux du CERC, évoqués par Pierre Méhaignerie, sur l'évolution du revenu net des salariés pour qu'il y ait une meilleure lisibilité. On ne peut pas continuer à prendre des dispositions qui échappent au panier fiscal et social, comme on le fait depuis des années. Tout cela n'a pas de sens et manque de lisibilité en termes de pouvoir d'achat.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Roy.

M. Patrick Roy. Il ne vous a pas échappé, monsieur le ministre, que, depuis de nombreuses années – et c'est encore plus vrai aujourd'hui –, le pouvoir d'achat des Français est en chute libre. Pour certaines familles, cela a des conséquences sur des dépenses qu'elles peuvent en partie amputer – je pense aux déplacements touristiques, par exemple –, mais pour des millions de Français cela a une incidence sur des charges incontournables – logement, chauffage, énergie, transport – qui sont souvent incompressibles, ce qui cause de vrais drames. Parmi ces charges incompressibles, il y a les frais de transport, qui sont d'ailleurs alourdis par votre loi sur les droits et devoirs des chômeurs, lesquels devront parfois faire une longue route pour pouvoir obtenir quelques heures de travail.

Cette prime-transport, qu'il faut évidemment maintenir, est toujours d'actualité contrairement à ce que j'ai pu entendre ici ou là, notamment en commission. Certains prétendent qu'elle ne le serait plus du fait de la baisse du prix du pétrole, mais, comme l'a dit Mme Billard, c'est un phénomène conjoncturel et on ne va pas légiférer tous les huit jours. En outre, cette baisse est fortement

atténuée par la conversion dollar-euro. Un argument avancé en commission – je me tourne vers M. Bur et M. Méhaignerie – a consisté à dire qu'il serait préférable de privilégier le salaire direct. J'y suis évidemment favorable, mais c'est particulièrement stupéfiant venant de ceux qui soutiennent de façon inconditionnelle un Gouvernement qui, depuis qu'il est en place, fait tout sauf s'attaquer aux salaires directs et qui prône le recours aux heures supplémentaires ou au travail le dimanche pour accroître les revenus.

J'espère donc que l'on maintiendra cette prime-transport, bien insuffisante, car c'est également important pour l'avenir de la planète, auquel nous devons être très attentifs.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Mallot.

M. Jean Mallot. Nous sommes face à un problème réel auquel les plus défavorisés de nos concitoyens se trouvent cruellement confrontés depuis des mois. Dans ce difficile contexte de baisse du pouvoir d'achat et d'augmentation du coût des carburants, nos concitoyens ont été destinataires de l'une de ces annonces du Président de la République et de son Gouvernement. L'article 18 a pour objet de mettre en œuvre la promesse faite à ce moment-là. Si, par hasard, celle-ci n'était pas tenue, les choses seraient, une fois de plus, très claires pour nos concitoyens : paroles, paroles !

La difficulté que rencontrent certains Français pour se rendre à leur travail subsiste. On évoque souvent, à tort – c'est ce que M. Novelli a fait ici même il y a quelques jours –, la prétendue baisse du prix du pétrole qui allégerait la facture. En réalité, nous savons bien que cette baisse n'a pas été répercutée à la pompe...

M. Patrick Roy. Le dollar monte !

M. Jean Mallot. ...et que le carburant reste extrêmement onéreux.

S'agissant du dispositif proposé, je ferai deux remarques. D'abord, je voudrais insister sur la situation particulièrement difficile des habitants des zones rurales. En tant que directeur d'une société d'économie mixte située à quelques dizaines de kilomètres d'une agglomération, je sais à quelles difficultés se heurtent les salariés pour subvenir à leurs frais de transport. Dans la deuxième partie de l'article 18, le Gouvernement renvoie à une négociation d'accord d'entreprise le soin d'attribuer, éventuellement, la prime de 200 euros exonérée de cotisations sociales et de contribution fiscale. Cette disposition est insuffisante, car on voit bien comment les entreprises pourraient se soustraire à cette « obligation ».

Ensuite, je voudrais conclure en évoquant l'emploi, sur lequel le Président de la République vient aussi de faire des annonces.

La majorité et l'opposition se retrouvent en décalage, l'une par rapport à l'autre.

La semaine prochaine, la CMP sur le projet de loi en faveur des revenus du travail arrivera devant nous. À cette occasion, la majorité a tenté de contourner le débat en attribuant, par le biais de l'intéressement et de la participation, des revenus complémentaires au salaire direct, alors que nous avons en vain défendu des amendements qui tendaient à l'augmenter. Et voilà qu'aujourd'hui la majorité plaide à son tour en ce sens. Comprenez qui pourra !

Quant au débat ouvert mardi par le Président de la République, nous y sommes sensibles. Mais celui-ci n'a annoncé aucune mesure visant à augmenter le salaire direct. La majorité devra un jour ou l'autre s'accorder avec elle-même.

Mme la présidente. Nous en venons à l'examen des amendements déposés sur l'article.

Je suis saisie d'un amendement n°66, qui propose de supprimer l'article.

La parole est à M. le président de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales*. Le Premier ministre a pris, dans un contexte donné, une décision dont je prends acte. Mais, comme presque tous les membres de la majorité – UMP et Nouveau Centre –, je souhaite engager un débat et poser des jalons pour l'avenir.

La prime de transport pose un double problème d'équité et de cohérence.

Commençons par l'équité. Sur 17 millions de salariés, combien bénéficieront de cette prime ?

M. Lionel Tardy. C'est tout le problème !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Le Gouvernement avance le chiffre de 1,5 million de salariés. Mais il y a peu de chances pour que les équipementiers automobiles, par exemple, qui travaillent dans des régions semi-rurales ou de petites villes, et prennent donc leur voiture pour aller travailler, puissent bénéficier de cette prime dont ils auraient grand besoin, compte tenu de leur situation financière. Que faire, par conséquent ? Faut-il généraliser la prime ? Ce n'est pas sûr non plus.

M. Yves Bur, *rapporteur pour les recettes et l'équilibre général*. Tout à fait !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Mais on doit au moins poser le problème. À titre personnel, pour n'être pas moins sensible que d'autres au problème de l'équité, je préférerais, si tant est que l'on dispose de 200 millions, que l'on augmente d'autant la prime pour l'emploi.

M. Jean Mallot. Excellente idée !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Ce serait plus simple, et nous serions sûrs au moins que l'argent irait aux salariés qui en ont le plus besoin.

J'ajoute que les entreprises, qui acquittent déjà la taxe de transport dans les villes, laquelle représente 1,8 % de la masse salariale, devront payer une deuxième fois, pour ce dispositif.

M. Lionel Tardy. Exactement : c'est la double peine !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Pour ce qui est de la cohérence, examinons la part du salaire direct par rapport à celle des prestations hors salaire. Chaque année, je lis le rapport du Conseil national de l'emploi, qui signale, cette année, à la page 207, que le vrai problème français des quinze dernières années tient à ce que l'essentiel de l'effort de productivité a été absorbé par l'augmentation des prestations, au détriment du salaire direct et des investissements d'avenir pour l'entreprise.

Le salarié qui, en rentrant chez lui, apprend qu'avec ses 1 200 euros mensuels, il est devenu moins compétitif que le salarié allemand d'une ville jumelle, se pose des questions. Sur quinze pays européens, la France arrive au troisième rang pour le coût horaire du travail – elle a d'ailleurs perdu des parts de marché par rapport à l'Allemagne –, mais au dixième ou au onzième rang pour le salaire net.

M. Roland Muzeau. Mais les salariés français sont les premiers pour la productivité !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. On comprend, dans ces conditions, un certain sentiment de frustration.

J'entends dire que nous n'avons qu'à augmenter les salaires directs.

M. Roland Muzeau. Oui !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Mais nous avons augmenté le SMIC pendant quelques années, au point que certains salariés ont eu l'impression d'être smicardisés.

M. Dominique Tian. En effet !

M. Roland Muzeau. Forcément !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Au problème du rapport entre salaire direct et indirect s'ajoute celui du financement des régimes sociaux. En plus des 23 milliards d'euros d'allègements de cotisations sociales, on compte une base salariale de 45 milliards qui n'est pas soumise aux cotisations sociales.

M. Roland Muzeau. C'est exact.

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Or nous continuons à augmenter cette part, alors même que le déficit actuel s'élève à 9,5 milliards. Est-il cohérent d'augmenter sans cesse la proportion de la masse salariale qui ne paie pas de cotisations ?

M. Gérard Bapt. Non ! C'est scandaleux !

M. Roland Muzeau. La faute à qui ?

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Tout se tient dans ce domaine.

Il est un autre problème à considérer : celui de la liberté des entreprises.

M. Pascal Terrasse. On a vu comment les banques en ont usé !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Nos voisins européens l'ont respectée – à juste titre, selon moi – de façon à privilégier le salaire direct.

Enfin, monsieur le ministre, nous nous étions engagés à simplifier la vie des entreprises et des citoyens. Or le dispositif prévu par l'article 18 introduit une nouvelle complexité dans la fiche de paie.

Mme Martine Billard. Allons, allons !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Et chaque mois apparaît une nouvelle mesure.

M. Pascal Terrasse. Vous créez une taxe par mois : nous sommes d'accord !

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Je veux bien reconnaître que, dans un contexte particulier, le Premier ministre a dû prendre une décision. Mais je pense que nous devons réfléchir à l'évolution du salaire direct et veiller à ne pas créer de nouvelles inégalités entre salariés. C'est pourquoi je propose que, l'an prochain, nous remettions à plat les différentes aides à la personne – déductions et crédits d'impôts, exonérations de cotisations sociales ou exonérations partielles, CESH –, qui forment un fatras illisible pour les citoyens.

M. Roland Muzeau. Qui l'a mis en place ?

M. Pierre Méhaignerie, *président de la commission*. Monsieur le ministre, faut-il continuer dans cette voie ? Le rapporteur et de nombreux membres de la majorité pensent comme moi qu'il est de notre devoir de nous poser la question. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme Marisol Touraine. Alors, que fait-on ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Éric Woerth, ministre du budget. L'amendement pose certaines questions, que le Gouvernement n'entend pas éluder, car elles animent votre assemblée, et c'est heureux. D'ailleurs, elles nous préoccupent et continueront de le faire.

Mais l'essentiel, pour le salarié, est de pouvoir rejoindre son lieu de travail à un coût acceptable. C'est ce problème que le Gouvernement a décidé de résoudre au moyen de la prime de transport, qui comprend deux volets. Le premier est obligatoire : il concerne la prise en charge par l'employeur du coût du titre de transport, au cas où il existe un transport collectif. Le second relève d'un mécanisme incitatif qui permet au salarié, dans le cas inverse, d'être défrayé, sur la base d'un accord avec l'entreprise, par la prise en charge du prix du carburant.

Cette mesure corrige une injustice, puisque, en Île-de-France, les salariés, et, dans l'ensemble du pays, les fonctionnaires de l'État perçoivent déjà une aide. Notre souci est de l'étendre à tous.

Si l'on veut inciter au travail, il faut faciliter la mobilité. Or la très grande majorité des salariés sont contraints d'utiliser un mode de transport pour se rendre à leur travail. Leur trajet moyen s'élève à cinquante kilomètres par jour, et son coût augmente constamment.

Par ailleurs, la mesure proposée entre en cohérence avec la notion d'offre valable d'emploi.

M. Jean Mallot. Vous l'avez mise en place, il faut bien l'assumer !

M. Éric Woerth, ministre du budget. Dès lors que nous incitons les demandeurs d'emploi à étendre leur prospection, sous peine de s'exposer à voir diminuer leurs indemnités, nous devons faciliter leur accès au travail. De même, puisque, par le biais du RSA, nous incitons ceux qui perçoivent des revenus d'assistance à retourner vers l'emploi, il faut bien les aider à se déplacer.

Quant au salaire direct, il représente, d'après l'ACOSS, 92 %, donc presque la totalité de la rémunération globale des salariés en 2008. Si l'on y ajoute l'intéressement et la participation, qui sont directement liés à l'entreprise, on constate que salaire direct et indirect fonctionnent de manière cohérente.

J'ajoute que la mesure proposée entre également en cohérence avec le Grenelle de l'environnement, par lequel nous sommes tous concernés, puisqu'elle privilégie les transports publics et collectifs, et ce dans tous les cas, et pas uniquement en ville.

Pour toutes ces raisons, je vous demande, mesdames, messieurs les députés, de ne pas voter cet amendement de suppression.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Leonetti.

M. Jean Leonetti. J'ai bien compris le message du président de la commission, que j'entends depuis longtemps et qui se fonde sur un juste souci de cohérence. J'ai également compris qu'il a défendu un amendement d'appel, pour nous inviter à réfléchir sur le rapport entre le salaire direct et les aides participatives, notamment dans le domaine du logement, de l'alimentation ou du transport.

Mais, si l'on y regarde à deux fois, faut-il renoncer à faire un petit pas au motif qu'il ne résoudra pas totalement une injustice ?

L'injustice existe, en effet : la situation en Île-de-France n'est pas la même qu'en province. Faut-il dès lors renoncer à cette prime sous prétexte qu'elle ne concerne pas l'ensemble des salariés ? Faudrait-il aussi renoncer aux logements sociaux ou aux tickets-restaurant parce qu'ils ne bénéficient pas à tous les citoyens ?

Ce petit pas est timide, mais il est nécessaire. La crise financière actuelle aura des conséquences économiques et sociales. Or, en période de crise, il faut accentuer l'action sociale plutôt que la freiner.

La sage position de M. Méhaignerie consiste surtout à nous alerter et à prévoir l'avenir, de sorte que nous réfléchissions ensemble afin de permettre aux salariés les plus modestes d'augmenter leurs moyens et, ainsi, de mieux affronter la crise mondiale.

Je propose donc un rejet « positif » de l'amendement de M. Méhaignerie, qu'il ne défend d'ailleurs pas avec acharnement puisque, dans sa finesse, son propos est plutôt de tracer des pistes pour l'avenir.

M. Jean Mallot. Un doux rejet, en quelque sorte !

Mme la présidente. La parole est à Mme Isabelle Vasseur.

Mme Isabelle Vasseur. Monsieur le ministre a eu raison de parler de justice : il est en effet question ici d'effacer une iniquité. Les différences de traitement entre salariés franciliens et provinciaux sont anormales.

En outre, le soutien aux transports publics est cohérent avec l'esprit du Grenelle de l'environnement – ce n'est pas Mme Billard qui me démentira sur ce point.

Enfin, et surtout, dans la foulée du RSA que nous avons récemment adopté et des mesures que le Gouvernement a prises en faveur du retour à l'emploi, nous devons donner à ceux de nos concitoyens qui reprennent un emploi les moyens de se déplacer jusqu'à leur lieu de travail.

Quant aux salaires directs, la loi TEPA les a déjà favorisés par le biais des heures supplémentaires – même si certains de nos collègues socialistes considèrent qu'elles n'ont pas d'impact sur les salaires. Au contraire, à raison d'une moyenne de cinq heures supplémentaires par salarié sur l'année écoulée, l'impact sur les salaires et le pouvoir d'achat est évident.

M. Yves Bur, *rapporteur pour les recettes et l'équilibre général.* Cinq heures ? Tout juste trois, pas davantage !

Mme Isabelle Vasseur. Tels sont les arguments qui m'incitent à soutenir la position du Gouvernement, et j'invite l'Assemblée à en faire autant !

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Vitel.

M. Philippe Vitel. En vertu de quel principe d'équité les salariés d'une seule région française bénéficieraient-ils d'une prime qui est refusée aux autres ? Cette prime fut créée parce que la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail était jadis plus importante en Île-de-France. Or, aujourd'hui, c'est également le cas dans bien des métropoles de province, car le prix et la rareté du foncier posent aux salariés des difficultés de logement et les obligent souvent à s'installer loin de leur lieu de travail.

Ensuite, nous sommes depuis plusieurs années déjà mobilisés en faveur de l'emploi

M. Pascal Terrasse. Avec le succès que l'on sait !

M. Philippe Vitel. Aujourd'hui, cette mobilisation s'illustre par la création du RSA, mais aussi par la suspension de l'allocation chômage pour ceux qui refusent plus de deux offres d'emploi consécutives.

M. Patrick Roy. Et par la remontée du chômage !

M. Jean Mallot. Et par les radiations des listes !

M. Philippe Vitel. Il va de soi qu'il faut aider ceux qui acceptent une offre à accéder à leur lieu de travail. Aussi convaincants que soient les arguments de M. Méhaignerie, nous avons atteint un point de non-retour. Dès lors, allons dans le sens des orientations définies par le Président de la République et le Premier ministre, et créons cette prime !

M. Pascal Terrasse. Quelle audace !

(L'amendement n°66 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n°122.

La parole est à M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Je m'oppose à toute nouvelle contribution imposée aux PME. À l'heure où tous les acteurs économiques subissent l'augmentation des prix du carburant, il est indispensable, au contraire, de tracer de nouvelles pistes pour diminuer les charges qui pèsent sur les entreprises.

La double peine – je pèse mes mots – qui consiste à instaurer l'aide au transport tout en ignorant la hausse de la facture énergétique des entreprises ne pourra que creuser davantage encore nos déficits actuels et à venir !

En sus de l'aide au transport entre domicile et travail, que ce projet de loi vise à généraliser, les entreprises sises dans les agglomérations de plus de dix mille habitants s'acquittent d'ores et déjà du versement transport. Cette contribution additionnelle aux cotisations de sécurité sociale est censée servir au financement des transports en commun dans lesdites agglomérations. Elle représente cinq milliards d'euros par an environ.

M. Roland Muzeau. Et alors ?

M. Lionel Tardy. Dès lors que vous soumettez les entreprises à une nouvelle obligation par ce projet de loi, la réduction, voire la suppression du versement transport devient légitime. Dans la conjoncture actuelle, un dispositif tel que celui que vous vous apprêtez à instaurer doit être intégralement compensé, ou tout au moins laissé à la libre appréciation du chef d'entreprise.

Ainsi, compte tenu du dispositif existant en région parisienne et des difficultés auxquelles ne manqueront pas d'être confrontées les TPE et les PME si votre mesure était adoptée, je propose un amendement visant à étendre le mécanisme de remboursement des transports en commun franciliens à la province, et ce uniquement par accord de branche étendu ou, à défaut, par accord d'entreprise.

M. Roland Muzeau. La loi n'est pas un accord de branche !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Yves Bur, *rapporteur pour les recettes et l'équilibre général.* Sagesse, la commission n'ayant pas examiné cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Éric Woerth, *ministre du budget.* Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. André Flajolet.

M. André Flajolet. Je me permets d'intervenir pour justifier la manière dont je viens de voter sur l'amendement précédent. Je suis élu dans une région qui, lors de la reconversion minière, a placé de nombreux espoirs dans l'industrie automobile. Toutes les entreprises de ma circonscription bénéficient aujourd'hui du bouclier fiscal, qui les empêche d'être réduites au rang de vaches à lait.

Or j'ai reçu aujourd'hui une lettre du directeur général de Bridgestone qui m'écrit ceci : « L'augmentation de la taxe du syndicat mixte des transports me coûte 85 382 euros supplémentaires pour juillet, août et septembre, soit deux CDI annuels par trimestre, soit huit CDI. L'usine va s'arrêter 21 jours, et nous aurons du chômage partiel pour 1 400 personnes à la fin de l'année ».

On peut certes aider les gens à se déplacer ; encore faut-il que les usines soient vivantes. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe UMP.)*

M. Roland Muzeau. Quelle honte !

(L'amendement n° 122 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Nous en venons à l'amendement n° 303.

La parole est à M. Dominique Tian.

M. Dominique Tian. Cet amendement, dont l'adoption serait inespérée, tend à rendre le dispositif facultatif. Beaucoup d'entreprises l'ont déjà adopté : il aurait mieux valu consolider les acquis plutôt que d'imposer partout des contrôles de l'Urssaf qui remettent en cause les accords conclus au motif de ne pas créer de niches sociales. Je propose donc que seules les entreprises qui peuvent adopter ce dispositif le fassent, plutôt que de l'imposer à toutes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Yves Bur, rapporteur pour les recettes et l'équilibre général. Sagesse. La commission n'a pas examiné cet amendement ; sagesse

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Éric Woerth, ministre du budget. Défavorable.

(L'amendement n° 303 n'est pas adopté.)

2

Ordre du jour de la prochaine séance

Mme la présidente. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi de financement de la sécurité sociale.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures cinquante-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu de la séance
de l'Assemblée nationale,

CLAUDE AZEMA

